



Special Joint Meeting of Environment and Climate Change and Emergency Preparedness and Protective Services Committees

Agenda

Meeting #: 1
Date: Thursday, September 19, 2024
Time: 10 am
Location: Andrew S. Haydon Hall, 110 Laurier Avenue West, and by electronic participation
Members: Chair: Councillor Shawn Menard, Chair: Councillor Riley Brockington, Vice-chair: Councillor Marty Carr, Vice-chair: Councillor David Hill, Councillor David Brown, Councillor Cathy Curry, Councillor Sean Devine, Councillor Theresa Kavanagh, Councillor Rawlson King, Councillor Matt Luloff, Councillor Tim Tierney, Councillor Jessica Bradley, Councillor Steve Desroches, Councillor Laura Dudas, Councillor Allan Hubley, Councillor Laine Johnson, Councillor Clarke Kelly, Councillor Stéphanie Plante

Christopher Zwierzchowski, Committee Coordinator (613) 580-2424, ext. 21359
Christopher.Zwierzchowski@ottawa.ca

1. Notices and meeting information for meeting participants and the public

Notices and meeting information are attached to the agenda and minutes, including: availability of simultaneous interpretation and accessibility accommodations; *in camera* meeting procedures; information items not subject to discussion; personal information disclaimer for correspondents and public speakers; notices regarding minutes; and remote participation details.

Accessible formats and communication supports are available, upon request.

Except where otherwise indicated, reports requiring Council consideration will be presented to Council on Wednesday, October 2, 2024, in Joint Environment and Climate Change and

Emergency Preparedness and Protective Services Committees Report 1.

The deadline to register by phone to speak, or submit written comments or visual presentations is 4 pm on Wednesday, September 18, 2024, and the deadline to register to speak by email is 8:30 am on Thursday, September 19, 2024.

2. Declarations of Interest
3. Emergency and Protective Services Department
 - 3.1 Idling Control By-law Review

File No. ACS2024-EPS-PPD-0003 – City-wide

Report Recommendation(s)

That the Joint Emergency Preparedness and Protective Services Committee and Environment and Climate Change Committee recommend Council:

1. **Approve the proposed Idling Control By-law as described in this report and in the general form set out in Document 1 and repeal the Idling Control Bylaw (By-law 2007-266); and,**
2. **Repeal Section 16 of the Noise By-law (By-law 2017-255, as amended) pertaining to the regulation of noise for idling vehicles as described in this report.**

4. Inquiries
5. Adjournment



Réunion conjointe extraordinaire du Comité de l'environnement et du changement climatique et du
Comité des services de protection et de préparation aux situations d'urgence

Ordre du jour

N° de la réunion : 1
Date : le jeudi 19 septembre 2024
Heure : 10 h
Endroit : Salle Andrew-S.-Haydon, 110, avenue Laurier Ouest, et participation par voie électronique
Membres : Shawn Menard, président et conseiller, Riley Brockington, président et conseiller, Marty Carr, vice-présidente et conseillère, David Hill, vice-président et conseiller, David Brown, conseiller, Cathy Curry, conseillère, Sean Devine, conseiller, Theresa Kavanagh, conseillère, Rawlson King, conseiller, Matt Luloff, conseiller, Tim Tierney, conseiller, Jessica Bradley, conseillère, Steve Desroches, conseiller, Laura Dudas, conseillère, Allan Hubley, conseiller, Laine Johnson, conseillère, Clarke Kelly, conseiller, Stéphanie Plante, conseillère

Christopher Zwierzchowski, coordonnateur de comité
613-580-2424, poste 21359
Christopher.Zwierzchowski@ottawa.ca

-
1. Avis et renseignements concernant la réunion à l'intention des participants à la réunion et du public

Les avis et renseignements concernant les réunions sont joints à l'ordre du jour et au procès-verbal, y compris : la disponibilité des services d'interprétation simultanée et des mesures d'accessibilité; les procédures relatives aux réunions à huis clos; les points d'information qui ne font pas l'objet de discussions; les avis de non-responsabilité relativement aux renseignements personnels pour les correspondants et les intervenants; les avis relatifs aux procès-verbaux; les détails sur la participation à distance.

Des formats accessibles et des soutiens à la communication sont offerts sur demande.

À moins d'avis contraire, les rapports nécessitant un examen par le Conseil municipal seront présentés au Conseil le mercredi 2 octobre 2024 dans le rapport 1 du Comité de l'environnement et du changement climatique et du Comité des services de protection et de préparation aux situations d'urgence.

La date limite pour s'inscrire par téléphone, en vue de prendre la parole devant le sous-comité, de soumettre des commentaires par écrit ou de faire une présentation visuelle, est le mercredi 18 septembre 2024, à 16 h, et la date limite pour s'inscrire par courriel, en vue de prendre la parole devant le sous-comité, est le jeudi 19 septembre 2024, à 8 h 30.

2. Déclarations d'intérêt
3. Direction générale des services de protection et d'urgence

3.1 Examen du Règlement sur la marche au ralenti

Dossier : ACS2024-EPS-PPD-0003 – À l'échelle de la ville

Recommandation(s) du rapport

Que le Comité des services de protection et de préparation aux situations d'urgence et le Comité de l'environnement et du changement climatique recommandent au Conseil :

1. **d'approuver le Règlement sur la marche au ralenti proposé décrit dans le présent rapport, tel qu'il figure dans le document 1 et d'abroger le Règlement sur la marche au ralenti (no 2007-266); et**
2. **d'abroger l'article 16 du Règlement sur le bruit (no 2017-255, dans sa version modifiée) encadrant le bruit produit par les véhicules marchant au ralenti comme le décrit le présent rapport.**

4. Demandes de renseignements
5. Levée de la séance



Notices to the public and participants regarding committee proceedings

Updated: December 30, 2022

Public notices

- Simultaneous interpretation in both official languages is available for any specific agenda item by contacting the committee coordinator at least 72 hours before the meeting date. For requests made within 72 hours of the Committee meeting, staff will endeavour to arrange simultaneous interpretation requests whenever possible.
- Accessible formats and communication supports are available, upon request to the committee coordinator or by completing the [Accessible Formats and Communication Supports Request Form](#). The City shall, upon request and in consultation with the person making the request, provide or arrange to provide accessible formats and communication supports for persons with disabilities. Accessible formats and communication supports shall be provided in a timely manner, taking into account the person's particular accessibility needs and at a cost that is no more than the regular cost charged to other persons, in accordance with the City's [Accessibility Policy](#) and its [Accessible Formats and Communication Supports Procedures](#).
- *In camera* items are not subject to public discussion or audience. Any person has a right to request an independent investigation of the propriety of dealing with matters in a closed session. A [Request for investigation of closed meeting form](#) may be obtained, without charge, online or in person from the Chair of the meeting. Requests are kept confidential pending any report by the Meetings Investigator and are conducted without charge to the Requestor.
- Items listed on the agenda under Communications and Information Previously Distributed do not form part of the regular agenda and will not be discussed by

1

City of Ottawa

Office of the City Clerk
Council and Committee Services

Ville d'Ottawa

Bureau du greffier municipal
Direction des services au Conseil et aux comités

the Committee unless added to the agenda pursuant to Subsection 89(3) of the [Procedure By-law](#).

- **Information submitted to the Committee, including the full name of the correspondent/speaker, will form part of the public record and will be publicly accessible.** Correspondence, including personal and contact information, is distributed to the Members of the Committee, offices of Members of Council and relevant City officials and staff. The City posts audio of committee meetings online, including any oral submissions. For more information, contact the committee coordinator at the coordinates listed on the agenda.

Notices regarding minutes

- Underlining in the minutes indicates an amendment, approved by a committee, to recommendations or to a motion.
- Minutes are **draft** until confirmed by the Committee.

Hybrid meeting participation details

Meetings are held through a hybrid format with the option to participate in person or electronically in accordance with Section 238 of the *Municipal Act, 2001* as amended by the *COVID-19 Economic Recovery Act, 2020*.

Meetings in open session are open to the public and will in most cases be held at Ottawa City Hall (please refer to the agenda for the location of the meeting). Additionally, meetings will be hosted in [Zoom](#). Participants (such as Committee Members and registered speakers) may attend the meeting room, call a toll-free telephone number, or use Zoom software on a computer or mobile device.

Members of Committee and Council and required City staff

The committee coordinator will send a Zoom link and password prior to the meeting to Members of Committee and Council, and staff who are required to participate.

Other City staff, media and general public

Staff not participating in the meeting, the media and the general public must view the meeting on the [Ottawa City Council YouTube channel or on the City's agendas and minutes web portal \(eScribe\)](#). They may also attend the meeting in person in the public gallery.

In-room audience seating may have limited capacity and staff are asked to give priority to members of the media and public who wish to attend in person.

The City of Ottawa has implemented security measures to ensure a safe and secure environment for in-person Council and Committee meetings held in the City Hall Council Chambers – Andrew S. Haydon Hall. For more information visit Ottawa.ca

Submissions to Committee

Members of the public may provide either written or oral submissions (or both) to Committee meetings.

After the submission deadlines have passed, members of the public may submit comments to the appropriate standing committee (if applicable) and/or submit written comments to Council.

Comments received **after the submission deadlines have passed** will be acknowledged by the committee coordinator and provided to all Members of Council as soon as possible prior to Council's final consideration of the item (the Council date is noted on the Committee agenda), but may not be provided to the Committee prior to its meeting.

Written comments

Members of the public may submit written comments by email to the committee coordinator, or by calling the committee coordinator to have their comments transcribed. **Both written and oral comments are given equal consideration by the Committee.**

To ensure that written comments can be provided to the Committee prior to the meeting, the deadline for submitting written comments is 4:00 PM on the business day before the meeting unless otherwise noted on the agenda.

Oral comments (public delegations)

Members of the public may register, by calling or emailing the committee coordinator, to provide oral comments during the meeting. They must include their name, telephone number and email address (if available). Registration is required so that the committee coordinator may provide Zoom meeting information to the speaker.

Neither a computer, nor a video sharing device, is required to participate in the Zoom meeting. Participants may join the Zoom meeting by calling a toll-free number.

Should you wish to speak for up to five minutes during the Committee meeting, you may register with the committee coordinator by phone prior to 4:00 PM on the business day before the meeting, or by email or in person no later than one hour prior to the start time set for the meeting, unless otherwise noted on the agenda.

Please note that screen-sharing will not be enabled for participants during this meeting. Those delegates who wish to provide a visual presentation (such as PowerPoint slides) are required to register to speak and provide those materials to the committee coordinator prior to 4:00 PM on the last business day prior to the meeting unless otherwise noted on the agenda.

The committee coordinator who is moderating the meeting will share your presentation from his/her screen as you speak.

More information

For more information, please visit the [Agendas, minutes and videos](http://ottawa.ca/agendas) page at ottawa.ca/agendas.



Avis à l'intention du public et des participants concernant les délibérations des comités

Mise à jour : Le 30 décembre 2022

Avis publics

- L'interprétation simultanée est offerte dans les deux langues officielles pour toute question à l'ordre du jour; il suffit de communiquer avec le coordonnateur de comité au moins 72 heures avant la réunion. Pour les demandes soumises dans les 72 heures avant la réunion du Comité, le personnel s'efforcera de faire le nécessaire pour répondre aux demandes d'interprétation simultanée.
- Des formats accessibles et des aides à la communication sont offerts après avoir effectué une demande auprès du coordonnateur de comité ou en remplissant la [Demande de documentation de la Ville d'Ottawa en formats accessibles](#). La Ville doit, sur demande et en consultation avec la personne qui présente la demande, fournir ou prendre des dispositions pour fournir des formats accessibles et des aides à la communication pour les personnes en situation de handicap. Des formats accessibles et des aides à la communication doivent être fournis en temps opportun, en tenant compte des besoins d'accessibilité particuliers de la personne et à un coût qui n'est pas plus élevé que le coût ordinairement demandé aux autres personnes, conformément à la [Politique sur l'accessibilité](#) de la Ville d'Ottawa et ses [Procédures concernant les formats accessibles et les aides à la communication](#).
- Le public ne peut pas assister aux discussions ni aux séances sur les points à l'ordre du jour débattus à huis clos. Toute personne a le droit de demander une enquête indépendante sur la légitimité de régler certaines questions à huis clos. Il est possible de se procurer sans frais une [Demande d'enquête sur le bien-fondé d'une réunion à huis clos](#) en ligne ou en personne auprès du président de la réunion en question. Les demandes d'enquête restent

1

City of Ottawa

Office of the City Clerk

Council and Committee Services

Ville d'Ottawa

Bureau du greffier municipal

Direction des services au Conseil et aux comités

confidentielles tant que l'enquêteur n'a pas présenté son rapport et n'entraînent aucuns frais pour le demandeur.

- Les points énumérés à l'ordre du jour sous « Communications » et « Information distribuée auparavant » ne font pas partie de l'ordre du jour ordinaire et ne seront donc pas traités par le Comité, à moins qu'ils ne soient ajoutés à l'ordre du jour en vertu du paragraphe 89(3) du [Règlement de procédure](#).
- **L'information envoyée au Comité, y compris le nom complet des correspondants/présentateurs, sera versée aux dossiers publics et sera accessible au public.** La correspondance, coordonnées et renseignements personnels compris, est transmise aux membres du Comité, aux bureaux des membres du Conseil et aux cadres et employés de la Ville concernés. La Ville publie en ligne la version audio des réunions de comités, y compris les observations verbales. Pour en savoir plus, communiquez avec le coordonnateur de comité dont les coordonnées sont indiquées dans l'ordre du jour.

Avis relatifs aux procès-verbaux

- Le soulignement dans les procès-verbaux indique une modification, approuvée par un comité, de recommandations ou d'une motion.
- Les procès-verbaux sont **préliminaires** jusqu'à ce qu'ils soient approuvés par le Comité.

Participation aux réunions hybrides – détails

Les réunions se déroulent en format hybride, en vue d'offrir la possibilité aux participants d'y assister en personne ou par voie électronique, conformément à l'article 238 de la *Loi de 2001 sur les municipalités*, telle que modifiée par la *Loi de 2020 visant à favoriser la reprise économique face à la COVID-19*.

Les réunions en séance publique sont ouvertes à tous et se tiennent généralement à l'hôtel de ville d'Ottawa (veuillez consulter l'ordre du jour pour connaître le lieu exact de la réunion). La réunion est également présentée sur [Zoom](#). Les participants (tels que les membres des comités et les intervenants inscrits) peuvent y assister en personne, en téléphonant à un numéro sans frais ou en utilisant le logiciel Zoom sur un ordinateur ou un appareil mobile.

Membres du Comité et du Conseil, et personnel municipal tenu de participer à la réunion

Le coordonnateur de comité enverra un lien Zoom et un mot de passe avant la réunion aux membres du comité et aux membres du Conseil ainsi qu'au personnel municipal tenu de participer.

Autres employés municipaux, médias et public

Les employés qui ne participent pas à la réunion, les médias et le public peuvent suivre la réunion sur la [chaîne YouTube du Conseil municipal d'Ottawa](#) ou dans le [portail Web des ordres du jour et des procès-verbaux de la Ville \(eScribe\)](#). La participation en personne est également possible dans la galerie des spectateurs.

Les places assises peuvent être limitées. Nous prions donc le personnel de bien vouloir donner la priorité aux membres des médias et du public qui souhaitent assister à la réunion.

Pour les participants en personne, veuillez noter que la Ville d'Ottawa a mis en place des mesures de sécurité pour assurer un environnement sûr et sécuritaire pour les réunions en personne tenues dans la salle du Conseil de l'hôtel de ville - Salle Andrew S. Haydon. Pour plus d'informations, visitez [Ottawa.ca](#).

Commentaires présentés au Comité

Le public peut formuler des commentaires par écrit ou de vive voix (ou les deux) lors des réunions du Comité.

Passé les échéances pour les soumissions, le public peut soumettre ses commentaires au comité permanent concerné (s'il y a lieu) ou au Conseil.

Les commentaires reçus **une fois les échéances passées pour les soumissions** seront traités par le coordonnateur du comité, puis transmis à tous les membres du Conseil dès que possible avant l'examen final du point par le Conseil (la date de la réunion du Conseil étant notée sur l'ordre du jour du comité), mais il se pourrait qu'ils ne soient pas communiqués au comité avant sa réunion.

Commentaires écrits

Les commentaires peuvent être envoyés au coordonnateur de comité par courriel ou en communiquant avec lui par téléphone pour que ces commentaires soient transcrits. **Les commentaires écrits et oraux reçoivent la même attention du Comité.**

Afin que les commentaires écrits puissent être communiqués au comité avant la réunion, l'échéance pour soumettre des commentaires par écrit est au plus tard à 16 h le jour ouvrable précédant la réunion, sauf indication contraire dans l'ordre du jour.

Commentaires oraux (intervenants du public)

Il est possible de s'inscrire auprès du coordonnateur de comité, par téléphone ou courriel, pour prendre la parole durant la réunion. Pour ce faire, l'intervenant doit fournir son nom, son numéro de téléphone et son adresse électronique (si possible).

L'inscription est requise pour recevoir les informations relatives à la réunion Zoom.

Il n'est pas obligatoire d'avoir un ordinateur ou un appareil de partage de vidéos pour participer à la réunion; il est possible de le faire en composant un numéro sans frais.

Si vous souhaitez prendre la parole (maximum de cinq minutes) pendant la réunion du comité, vous devez vous inscrire auprès du coordonnateur du comité, par téléphone, avant 16 h le dernier jour ouvrable précédant la réunion, ou par courriel ou en personne, au plus tard une heure avant le début de la réunion, sauf indication contraire dans l'ordre du jour.

Veillez prendre note que le partage d'écran ne sera pas autorisé pour les participants durant cette réunion. Les intervenants qui souhaitent faire une présentation visuelle (par exemple au moyen de PowerPoint) doivent s'inscrire pour prendre la parole et fournir cette présentation au coordonnateur du comité avant 16 h le dernier jour ouvrable précédant la réunion, sauf indication contraire dans l'ordre du jour.

Le coordonnateur du comité, qui anime la réunion, partagera la présentation à partir de son écran lors de l'intervention.

Pour en savoir plus

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la page [Ordres du jour, procès-verbaux et vidéos](#).

Subject: Idling Control By-law Review

File Number: ACS2024-EPS-PPD-0003

**Report to Joint Emergency Preparedness and Protective Services Committee and
Environment and Climate Change Committee on 19 September 2024
and Council 2 October 2024**

**Submitted on September 10, 2024 by Valérie Bietlot, Manager, Business and
Technical Support Services, Emergency and Protective Services Department**

**Contact Person: Matthew Suatac, By-law Review Specialist, Public Policy
Development Services Branch**

613-580-2424 x15650, matthew.suatac@ottawa.ca

Ward: City wide

Objet : Examen du Règlement sur la marche au ralenti

Numéro de dossier : ACS2024-EPS-PPD-0003

**Rapport présenté au Comité des services de protection et de préparation aux
situations d'urgence et au Comité de l'environnement et du changement
climatique à leur réunion conjointe du 19 septembre 2024**

et au Conseil le 2 octobre 2024

**Déposé le 10 septembre 2024 par Valérie Bietlot, gestionnaire, Services de
soutien technique et aux activités, Direction générale des services de protection
et d'urgence**

**Personne-ressource : Matthew Suatac, spécialiste, Examen des règlements
municipaux, Services d'élaboration des politiques publiques**

613-580-2424, poste 15650, matthew.suatac@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

REPORT RECOMMENDATIONS

**That the Joint Emergency Preparedness and Protective Services Committee and
Environment and Climate Change Committee recommend Council:**

- 1. Approve the proposed Idling Control By-law as described in this report and in the general form set out in Document 1 and repeal the Idling Control By-law (By-law 2007-266); and,**
- 2. Repeal Section 16 of the Noise By-law (By-law 2017-255, as amended) pertaining to the regulation of noise for idling vehicles as described in this report.**

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des services de protection et de préparation aux situations d'urgence et le Comité de l'environnement et du changement climatique recommandent au Conseil :

- 1. d'approuver le *Règlement sur la marche au ralenti* proposé décrit dans le présent rapport, tel qu'il figure dans le document 1 et d'abroger le *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266); et**
- 2. d'abroger l'article 16 du *Règlement sur le bruit* (n° 2017-255, dans sa version modifiée) encadrant le bruit produit par les véhicules marchant au ralenti comme le décrit le présent rapport.**

EXECUTIVE SUMMARY

This report presents the results of the Idling Control By-law review and recommends a new and updated by-law to regulate unnecessary vehicle idling to reduce greenhouse gases and improve local air quality in Ottawa. The recommended by-law, attached as Document 1 and described in this report, will repeal and replace the current idling regulations found in By-law 2007-266. This by-law review forms part of the Council-approved 2023-2026 By-law Review Work Plan.

The staff recommendations include two key changes in policy to reduce vehicle idling overall. The first is a reduction in the maximum idling duration from three minutes to one minute in accordance with best practice from Natural Resources Canada and many Ontario municipalities. The second is the introduction of a five minute idling limit when it is colder than zero degrees Celsius or warmer than 27 degrees Celsius including Humidex. These recommendations will result in a decrease in the amount of unnecessary idling which reduces harmful emissions like carbon dioxide, a principal greenhouse gas, and criteria air contaminants harmful to the environment. Decreasing unnecessary idling aligns with the Climate Change Master Plan and the City of Ottawa's Term of Council Priority of a greener, more resilient City.

The recommended by-law includes limited and specific exemptions to the maximum idling time to recognize situations or vehicles for which idling is necessary beyond the maximum duration. For example, exemptions are included for mobile workshops where the vehicle requires power to operate work equipment; for persons with medical conditions for whom the vehicle temperature or humidity level must be maintained; and for first responders who are in an emergency or participating in required training but not where idling is solely for the convenience of the operator, among other exceptions. All the recommended exemptions have been reviewed to ensure they are operationally needed and justified, and where possible, the language in the regulation has been updated or modernized to ensure clarity. Specific exemptions are listed in Section 5 of Document 1 and described in the Discussion section of the report.

This report further recommends that the existing idling regulations in the Noise By-law (2017-255) be repealed so that all idling regulations are under the proposed new by-law to simplify enforcement and public understanding.

Assumption and Analysis

The current Idling Control By-law (2007-266) was reviewed in accordance with the direction from City Council ([ACS2022-OCC-ENV-0009](#)) to consider the maximum idling time limit, existing exemptions, clarity of definitions, and enforcement tools and practices, including fine amounts. The recommendations were developed in consideration of input from internal and public consultations alongside best practices as recommended by Natural Resources Canada and as adopted by other municipalities with similar climates to Ottawa.

Staff estimate that if every Ottawa driver of a light or medium duty internal combustion vehicle reduced daily idling by two minutes, it would result in approximately 31.2 million kilograms less carbon dioxide emitted over the course of a year, equivalent to removing 6,780 internal combustion vehicles from Ottawa roadways, as further described in the Discussion section of this report. Accompanying public education and awareness campaigns would further support these emission reductions.

Financial Implications

There are no financial implications associated with this report.

Public Consultation/Input

Staff consulted with the public between late January and mid-March 2024, where 1,045

respondents participated in a survey posted to Engage Ottawa that was promoted through various social media channels, with public service announcements, and with a media interview and distributed to community associations and environmental groups. Results demonstrated that the public views idling as an issue on both public and private property and that idling predominantly occurs to regulate the temperature of the engine or of the inside of the vehicle. Over half (51.6 per cent) of respondents agreed with a reduction in the maximum idling limit from three minutes to one minute. Most respondents agreed with most of the existing vehicle types and situations exempted from that limit. For the temperature exemption upper threshold, the highest percentage of respondents (42 per cent) agreed that idling should only be permitted for a brief period. For the lower threshold, the highest percentage of respondents (31 per cent) agreed with maintaining no maximum idling time limit, and a quarter of respondents agreed that idling should only be permitted for a brief period.

Various industries currently exempted from maximum idling limits were consulted to determine if these exemptions were still necessary, as further detailed in the Consultation section of the report.

RÉSUMÉ

Le présent rapport rend compte des résultats de l'examen du *Règlement sur la marche au ralenti* et recommande l'adoption d'un nouveau règlement pour encadrer la marche au ralenti inutile des véhicules en vue de réduire les gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de l'air à Ottawa. Le règlement recommandé, ci-joint en tant que document 1 et décrit dans le présent rapport, abrogera et remplacera les règles actuelles sur la marche au ralenti prévues dans le Règlement municipal 2007-266. Cet examen s'inscrit dans le cadre du Plan de travail de l'examen des règlements municipaux de 2023 à 2026 approuvé par le Conseil.

Les recommandations du personnel prévoient deux grands changements stratégiques pour réduire globalement la marche au ralenti des véhicules. Il recommande tout d'abord de réduire la période maximale de marche au ralenti de trois à une minute, conformément à la pratique exemplaire recommandée par Ressources naturelles Canada et adoptée par de nombreuses municipalités ontariennes. Il recommande ensuite d'instaurer une limite de cinq minutes quand il fait moins de 0 °C ou plus de 27 °C (indice humidex inclus). Ces recommandations raccourciront le temps passé inutilement en marche au ralenti, ce qui réduira les émissions nocives comme le dioxyde de carbone, un gaz à effet de serre important, et les principaux polluants atmosphériques dommageables pour l'environnement. La réduction de la marche au

ralenti inutile cadre avec le Plan directeur sur les changements climatiques et la priorité pour le mandat du Conseil de faire d'Ottawa une ville verte et résiliente.

Le règlement recommandé prévoit des exceptions restreintes et précises pour tenir compte des situations ou des véhicules nécessitant de faire marcher le moteur au ralenti au-delà de la limite établie. Par exemple, des exceptions sont prévues pour les véhicules-ateliers alimentant de l'équipement de travail, les personnes ayant des problèmes de santé nécessitant le maintien de la température ou du taux d'humidité du véhicule à un certain niveau et les premiers répondants engagés dans des opérations de secours ou suivant une formation obligatoire, sauf si on laisse tourner le moteur du véhicule uniquement pour des raisons de commodité. Toutes les exceptions recommandées ont été examinées pour vérifier qu'elles sont nécessaires et justifiées sur le plan opérationnel, et lorsque possible, le libellé du règlement a été mis à jour ou modernisé à des fins de clarification. Les exceptions sont données à l'article 5 du document 1 et décrites dans la section *Analyse* du rapport.

En outre, le présent rapport recommande d'abroger les règles sur la marche au ralenti dans le *Règlement sur le bruit* (n° 2017-255) pour regrouper toutes les règles à cet effet dans le nouveau règlement municipal proposé et ainsi simplifier l'application de celui-ci et faciliter la compréhension de la population.

Hypothèses et analyse

L'examen du *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266) a été réalisé conformément à la directive du Conseil municipal ([ACS2022-OCC-ENV-0009](#)) demandant qu'on examine la période maximale de marche au ralenti, les exceptions, la clarté des définitions et les outils et pratiques d'application, y compris le montant des amendes. Les recommandations ont été formulées à la lumière des consultations internes et publiques et des pratiques exemplaires recommandées par Ressources naturelles Canada et adoptées par des municipalités ayant un climat semblable à celui d'Ottawa.

Le personnel estime que si chaque conducteur d'un véhicule à combustion interne léger ou moyen d'Ottawa réduisait son temps en marche au ralenti de deux minutes par jour, on produirait environ 31,2 millions de kilogrammes de dioxyde de carbone de moins par année, ce qui équivaldrait à retirer 6 780 véhicules à combustion interne des routes de la ville, comme il est décrit dans la section *Analyse* du présent rapport. L'instauration d'un programme et d'une campagne de sensibilisation engendrerait encore davantage de réductions.

Répercussions financières

Le présent rapport n'a aucune incidence financière.

Consultations et commentaires du public

Le personnel a consulté la population de la fin janvier à la mi-mars 2024. Au total, 1 045 personnes ont répondu à un sondage publié sur Participons Ottawa qui a été promu sur différents médias sociaux, par des messages d'intérêt public et lors d'une entrevue avec les médias et distribué à des associations communautaires et à des groupes environnementalistes. Les résultats montrent que la marche au ralenti est perçue par la population comme un problème sur les propriétés publiques et privées et sert surtout à réguler la température du moteur ou de l'habitacle du véhicule. Plus de la moitié (51,6 pour cent) des répondants étaient pour la réduction de la durée maximale de trois à une minute. La plupart étaient d'accord avec la majorité des exceptions actuelles pour certains types de véhicules et certaines situations. En ce qui concerne le seuil maximal de l'exception sur la température, 42 pour cent des participants (la proportion la plus élevée) convenaient que la marche au ralenti ne devrait être autorisée que pour une courte période. Quant au seuil inférieur, 31 pour cent (le pourcentage le plus élevé) souhaitaient qu'on ne crée pas de limite, et un quart estimait que la marche au ralenti ne devrait être autorisée que pour une courte période.

On a consulté différents secteurs actuellement exemptés des limites de marche au ralenti afin de déterminer si ces exceptions sont toujours pertinentes, comme il est expliqué plus en détail dans la section *Consultation* du rapport.

BACKGROUND

Legislative history

The *Municipal Act, 2001*, authorizes municipalities to create by-laws respecting environmental well-being and climate change. Prior to 2007, the City of Ottawa's vehicle idling regulations were addressed from a noise perspective and contained in the previous Noise By-law (2004-253). In May 2007, Council approved ([ACS2007-PTE-POL-0021](#)) the Idling Control By-law (2007-266) as a stand-alone by-law together with accompanying amendments to the Noise By-law (2004-253) to reduce the environmental impact of unnecessary vehicle idling.

In April 2019, Council declared a climate emergency ([ACS2019-CCS-ENV-0005](#)). Following that declaration, Council approved the Climate Change Master Plan

([ACS2019-PIE-EDP-0053](#)) in January 2020 which outlines emissions reduction targets for various sectors, including the transportation sector.

In May 2021, an inquiry ([EPWWM 02-21](#)) of the Environmental Protection, Water and Waste Management Committee regarding the effectiveness and enforceability of the Idling Control By-law (2007-266) resulted in a recommendation that this by-law be considered in the 2023-2026 Term of Council By-law Review Work Plan.

In February 2022, Council carried a motion ([Motion No. 69/8](#)) to amend the Idling Control By-law (2007-266) on a two-month basis to lower the minimum temperature threshold at which the by-law was in effect, in certain areas of the City, to address impacts from the 2022 convoy protest.

In July 2022, Council directed ([ACS2022-OCC-ENV-0009](#)) Public Policy Development Services to review the Idling Control By-law (2007-266) as part of the 2023-2026 By-law Review Work Plan, including consideration of the maximum idling time limit, exemptions, fine amounts, enforcement tools and practices, and applicable definitions.

Current regulatory landscape

Idling occurs when a vehicle's engine is running while the vehicle is stationary. The current Idling Control By-law (2007-266) restricts vehicle idling on all property within city limits to three consecutive minutes in a 60-minute period and exempts 12 vehicle types and situations where idling is considered necessary for the proper operation of a vehicle or for health and safety.

The City of Ottawa's idling regulations were first enacted to reduce harmful emissions that contribute to climate change and air pollution, including carbon dioxide, volatile organic compounds, nitrogen oxides, particulate matter, carbon monoxide and sulphur oxides. The public survey conducted during this by-law review indicates that approximately one quarter of respondents had previously or are currently experiencing health impacts due to poor air quality.

Respondents in the public survey conducted as part of this review indicated that they witness idling most often occurring at drive-throughs, near schools and daycares, and in driveways and on private property. Respondents also indicated that they idle most frequently to warm or cool their vehicle, or to warm their engine before driving.

Enforcement history

Enforcement of this by-law has been predominantly on a complaint basis. Between 2007 and the end of May 2024, there have been 4,617 service requests related to idling, averaging to approximately 270 requests per year. For the last five-and-a-half years (2019 to the end of May 2024), enforcement has resulted in a yearly average of 10 verbal warnings, seven by-law infraction notices, and 57 instances where there was no evidence of an offence when staff attended.

When the by-law was introduced, its intention was primarily as a public awareness tool around the harms associated with excessive, unnecessary idling, and enforcement outcomes have focused on education and warnings as opposed to the issuance of infractions.

Jurisdictional scan

This regulatory review included an analysis of how other municipalities regulate unnecessary vehicle idling. Idling by-laws, including Ottawa's, are typically established with a maximum idling duration that applies to all vehicles on all property within city limits, followed by exemptions for either vehicle types or situations where idling is deemed to be necessary beyond the maximum duration.

Most municipalities in Canada restrict vehicle idling to a maximum of one to several minutes in a 60-minute period. Like Ottawa's current regulations, Kitchener, Windsor, Hamilton, and Guelph permit idling to a maximum of three minutes. Many cities have adopted shorter idling time limits, with Toronto, Burlington, Kelowna, and Vancouver permitting idling for a maximum of one minute as recommended in this report. In May 2024, Kingston also adopted a maximum idling time limit of one minute. The borough of Outremont, Montreal, recently adopted a maximum idling time limit of 10 seconds in February 2024.

Idling by-laws typically contain exemptions to the maximum idling duration. In Ontario, most contain between eight and 14 exemptions. Although they vary across jurisdictions, the most common exemptions exist for emergency situations, for mobile workshops, armoured vehicles, motionless vehicles due to traffic, weather, or mechanical difficulties, and where applicable, for agricultural operations. Jurisdictional comparisons for various exemptions are further detailed in Table 1 below and in the Discussion section of this report.

Table 1: Current Idling Control By-law (2007-266) compared to other Ontario idling by-laws.

Regulation	Ottawa (current)	Toronto	Burlington	Kingston	Hamilton	London
Maximum idling duration	3 minutes	1 minute	1 minute	1 minute	3 minutes	2 minutes
Temperature thresholds	Yes	No	No	Yes	Yes	Yes
Exemptions	Ottawa (current)	Toronto	Burlington	Kingston	Hamilton	London
Medical letter	Yes	Yes	Yes	No	Yes	Yes
Assisting emergencies, emergency services	Yes	Yes	Yes	Yes	No	Yes
Public transit	Yes	Yes	No	Yes	Yes	Yes
Mobile workshop	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Motionless vehicles	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Council-authorized events	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Private transit	Yes	Yes	No	Yes	Yes	Yes
Armoured vehicles	Yes	Yes	No	Yes	Yes	Yes
Normal farm practices	Yes	No	No	Yes	Yes	No
Service or repair	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Vehicles that eliminate greenhouse gases	Yes	No	No	No	No	No

DISCUSSION

This report recommends a new, updated by-law to regulate unnecessary idling and to help reduce harmful emissions that contribute to climate change and air pollution. The new by-law will repeal and replace the City's current Idling Control By-law (2007-266).

Two key changes are proposed:

- a reduction in the maximum idling time limit from three minutes to one minute in a 60-minute period, and
- the introduction of a maximum idling time limit of one period of five consecutive minutes in a 60-minute period when the exterior temperature is colder than zero degrees Celsius or warmer than 27 degrees Celsius including Humidex.

Additional recommendations for adjustments to exemptions to the maximum idling times provide necessary updates but recognize that these exemptions are still valid and should be maintained.

Maximum idling time limit

The recommended new by-law, set out in Document 1, reduces the period of allowable idling from three minutes to one minute in a 60-minute period. By reducing the amount of time that idling is allowed, there is a proportional reduction in harmful emissions. For every minute that an average three-litre gasoline engine idles, Natural Resources Canada estimates that 69 grams of carbon dioxide are released into the atmosphere¹. Carbon dioxide is one of the principal greenhouse gas emissions contributing to climate change impacts.

Staff estimate that approximately 31.2 million kilograms of carbon dioxide would be removed from the atmosphere over the course of one year if every light and medium-duty internal combustion engine vehicle in Ottawa reduced its daily idling by two minutes, which is equivalent to removing approximately 6,780 vehicles from Ottawa roads. These calculations, further detailed in the Climate Implications section of this report, were estimated by proportionally adjusting the number of internal combustion engine vehicles registered in Ontario by the population of Ottawa and assuming that each internal combustion engine vehicle emits 4,600 kilograms of carbon dioxide a year².

¹ Natural Resources Canada. (2009, April). *Idling – Frequently Asked Questions*. Retrieved from <https://oee.mcan.gc.ca/transportation/idling/faqs.cfm>

² United States Environmental Protection Agency. (2023, August). *Greenhouse Gas Emissions from a Typical Passenger Vehicle*. Retrieved from <https://www.epa.gov/greenvehicles/greenhouse-gas-emissions-typical-passenger-vehicle>

When the Idling Control By-law (2007-266) was enacted in 2007, a maximum idling time of three minutes was consistent with most existing idling by-laws in Canada. However, in the intervening years, many municipalities have decreased their maximum idling duration to one minute, including Toronto, Burlington, and Kingston. At the time, three minutes was also thought to be required as a warm-up period to ensure proper engine function. However, modern vehicles do not require such a long idling duration at start-up, and it is suggested by Natural Resources Canada that the most efficient way to warm the engine is by driving it³.

Natural Resources Canada also recommends that a one-minute maximum idling duration is a break-even point between emissions reductions and an appropriate amount of time to warm-up your vehicle engine, and to offset costs associated with restarting the vehicle⁴. Reducing unnecessary idling is also a fuel-saving measure. When the public was consulted regarding an appropriate maximum idling duration with this rationale presented, a little over half of respondents (51.6 per cent) supported one minute. Approximately 44 per cent of respondents either supported maintaining a three-minute idling duration or selected that one minute was insufficient. The remaining approximately four per cent of respondents indicated they were unsure.

Recommendations for temperature limits and thresholds

The current Idling Control By-law (2007-266) includes an exemption from the maximum idling time limit for occupied vehicles in very hot or cold weather, specifically when the exterior temperature is lower than five degrees Celsius, including windchill, or warmer than 27 degrees Celsius, including Humidex. The rationale for this temperature-based exemption is based on the extreme weather variance that Ottawa experiences and the need for idling to de-ice the windshield and to heat or cool the interior of the vehicle.

Staff recommend that temperature thresholds be kept for **occupied vehicles** but that the maximum and minimum temperatures be amended, as follows:

- Cold weather – Lower the lower temperature threshold from five degrees Celsius to zero degrees Celsius and eliminate the windchill factor, which cannot be felt inside the vehicle. These changes represent a minimal health risk.

³ Natural Resources Canada. (2016, January). *A Model Idling Control By-law*. Retrieved from <https://natural-resources.canada.ca/energy-efficiency/communities-and-infrastructure/transportation-initiatives/3-model-idling-control-law/4405>

⁴ Natural Resources Canada. (2009, April). *Idling – Frequently Asked Questions*. Retrieved from <https://oee.mcan.gc.ca/transportation/idling/faqs.cfm>

- Warm weather – No change to the upper temperature threshold at 27 degrees Celsius with Humidex factor, primarily due to health concerns that arise in warmer weather. Factors like positioning of the vehicle in direct sun or shade, clothing, air movement and vehicle occupancy can increase interior temperature and pose heat-related health risks.
- A maximum idling time limit of five consecutive minutes in a 60-minute period would apply when it is colder or warmer than these above limits.

Staff recommend maintaining the status quo for **unoccupied vehicles**, which is that no temperature thresholds apply. The maximum idling duration for unoccupied vehicles would therefore be one minute regardless of outdoor temperature.

According to ClimateData.ca (created through a collaboration with Environment and Climate Change Canada), Ottawa experienced an average of 42 days a year where the temperature reached or remained above 27 degrees Celsius and an average of 203 days a year where the temperature reached or remained below five degrees Celsius, between 2007 and 2022. Changing the lower temperature threshold, as recommended, is anticipated to result in 55 additional days each year during which stricter idling restrictions would apply.

Most municipalities with a similar climate to Ottawa include a similar exemption in their by-laws in recognition of the impact that hot and cold weather may have on vehicles and people. Among mid-to-large Ontario jurisdictions, 10 municipalities provide the same exemption that Ottawa's by-law currently includes. However, some cities, including Toronto, Guelph, Burlington, and Markham, do not include a temperature exemption. For these jurisdictions, the maximum idling time limit applies at all temperatures.

Staff invited the public to consider these temperature limits and provide input on potential changes.

For the current lower temperature threshold of five degrees Celsius including windchill:

- One-third of respondents supported no changes to the limit,
- One-quarter suggested imposing a maximum idling time limit at all temperatures,
- Eleven per cent suggested decreasing the minimum temperature and permitting unlimited idling below that new limit, and

- One-fifth suggested permitting idling long enough to ensure a clear view.

For the current upper temperature threshold of 27 degrees Celsius including Humidex:

- Forty-two per cent suggested imposing a maximum idling time limit at all temperatures,
- One-third suggested the exemption remain unchanged, and
- Nine per cent suggested increasing the maximum temperature and permitting unlimited idling above that new limit.

Consideration for pets

Vehicles with pets were considered as part of this by-law review, both during the development of the temperature recommendations and as a potential new exemption. However, it was determined that the regulations should not encourage leaving pets in vehicles while they are stationary due to the risk and possible harm from overheating and due to provisions under the *Provincial Animal Welfare Services Act, 2019* regulating animal distress inside motor vehicles. If residents see pets in distress inside a vehicle and the owner cannot be quickly located, it is recommended to contact 911.

A maximum idling time limit of five minutes in hot or cold weather

Staff recommend that a maximum idling limit of five consecutive minutes in a 60-minute period be imposed when the temperature meets or warms above 27 degrees Celsius or cools to zero degrees Celsius or below. This five-minute duration is considered adequate to de-ice the windows for clear view or to cool the interior of the vehicle in very hot temperatures, noting modern vehicle manufacturers highlight that air conditioning functions more effectively when the car is in motion.

The recommendation to introduce a maximum idling time limit at all temperatures (either one minute or five minutes, depending on the temperature and occupancy) is anticipated to reduce emissions and improve air quality, particularly during hot days or smog events. According to the report on climate projections for the National Capital Region, Ottawa can expect two-and-a-half times the number of days exceeding 30 degrees Celsius in the next decades⁵, and so a maximum idling time limit at all temperatures balances restricting idling at warm temperatures with the impact that

⁵ Climate Projections for the National Capital Region: Executive Summary, page iii. (2020). *National Capital Commission*. Retrieved from https://publications.gc.ca/collections/collection_2024/ccn-ncc/W93-91-2020-3-eng.pdf

higher average temperatures will have. Any individual who may require a longer idling duration for health-related reasons may still obtain a medical letter and be exempted from the maximum idling duration as further detailed in the medical letter exemption below.

Consideration was given to applying a maximum idling limit of one minute at all temperatures, aligning with idling by-laws in Burlington, Kingston (until the most recent update to its idling regulations in May 2024), and Toronto. However, consultation with their enforcement staff indicated that officer discretion to not enforce the one minute limit was often applied during cold and hot days, particularly when one minute did not provide enough time to create a clear view from all windshields and windows in accordance with the *Highway Traffic Act, 1990*, or enough time for diesel engines to warm up to reduce additional emissions while driving. The recommendation of five minutes in a 60-minute period balances the creation of an idling cap with a duration that can be reasonably enforced.

The application of an idling limit below or above a certain temperature threshold is more common in jurisdictions outside of Canada, in cities with similar climates to Ottawa, as shown in Table 2.

Table 2: Idling temperature and time limits in jurisdictions outside Canada.

Jurisdiction	Lower temperature and time limits	Upper temperature and time limits
Finland	Below -15°C 4 minutes	N/A
Washington, D.C.	Below 32°F (0°C) 5 minutes	N/A
Cleveland	Below 32°F (0°C) 10 minutes	Above 85°F (29°C) 10 minutes
Seoul	N/A	Above 25°C 5 minutes

Review of exemptions to the maximum idling time limit

Staff conducted a thorough review of the exemptions in the current Idling Control By-law (2007-266) to validate the continuing need for the exempted vehicle or situation in question and identify any required updates or changes. This section of the report will

discuss recommended changes to six of the existing exemptions to the maximum idling time limit.

Medical letter

The current by-law includes an exemption for vehicles transporting individuals with a letter from a medical doctor certifying that the vehicle must idle to maintain interior temperature or humidity within a certain range. Staff recommend that this exemption remain, and that issuance of the letter be expanded to include other medical professionals.

Most Ontario idling by-laws contain an identical medical exemption. From the Ontario jurisdictions reviewed, 11 included this exemption in recognition that valid medical reasons may require the temperature inside a vehicle be maintained within a certain range for individuals vulnerable to the cold or heat. This exemption also received the highest support in the public survey, at nearly 90 per cent.

Consultation with disability advocates and with the Accessibility Advisory Committee indicated that this exemption was important for temperature-sensitive individuals, but that staff should consider expanding who can issue this letter, as not all individuals have ready access to medical doctors.

Staff recommend that the existing medical exemption be expanded to include nurse practitioners, occupational therapists, physical therapists, and respiratory therapists as the accepted medical professionals who can issue a medical letter to permit idling. These professions were generated from the list of medical professionals under the *Regulated Health Professions Act, 1991*, and referenced against those medical professionals who can issue an accessible parking permit from the Province of Ontario. Consideration was given to replacing the medical letter exemption with an exemption for individuals with this accessible parking permit, however, it was determined that parking permits are issued for various reasons which do not always align with the medical reasons that idling may be required.

Feedback from the Accessibility Advisory Committee also asked staff to consider an exemption for vehicles transporting groups of individuals requiring idling to maintain a certain temperature. Staff considered this request, however, note that the existing medical letter exemption would adequately cover group scenarios given that any vehicle with a passenger having a medical letter would be considered exempt while transporting that passenger.

Vehicles assisting in an emergency

The recommendation is to maintain the exemption for vehicles assisting in emergencies, and to include an additional exemption for police, fire, ambulance, or by-law officer vehicles when engaged in operational or training activity, except where vehicle idling is occurring substantially for the convenience of the operator. This recommendation has been developed in consultation with By-law and Regulatory Services, Ottawa Paramedic Service, Ottawa Fire Services, and Ottawa Police Service.

Ottawa Paramedic Service vehicles may idle to maintain the patient treatment compartment, equipment, and medicine within a certain temperature range. The equipment and medications are mandated by the Ministry of Health's Provincial Equipment Standards for Ontario and the Service follows the manufactures guidelines for maintaining equipment and medication within temperature range tolerances. To mitigate idling, the Ottawa Paramedic Service deploys hybrid vehicles and anti-idling eco-run technology, which limits vehicle idling to when the heating or cooling systems must activate to keep patient compartment, equipment and medicine within the acceptable temperature range. The Service also uses strategically located paramedic posts (garages) throughout the city to park emergency vehicles to decrease vehicle idling.

Similarly, Ottawa Fire Services vehicles idle to ensure that medicine and equipment are maintained for emergency response. Idling may also be required to ensure critical settings related to airbrake pressure and to operate sirens for longer periods. Ottawa Fire Services has a policy to limit idling for all non-emergency response vehicles to minimize air pollution and unnecessary wear on engines and related equipment.

Police vehicles idle to operate mobile dispatch terminals, medical equipment, speed detectors, and roadside screening devices which are required to be within a certain temperature range for proper function. To ensure that batteries do not become depleted within a few hours, idling is also required to operate lights for longer durations.

Every idling control by-law reviewed for this report included an exemption for emergency vehicles and/or for vehicles engaged in emergency activity. From the public survey, over 80 per cent of respondents agreed with this exemption.

Staff recommend that this exemption for emergency service idling not apply when idling is substantially for the convenience of the operator. This limiting factor has been added to the language of the exemption in the proposed by-law and aligns with best practice

recommendations from Natural Resources Canada⁶ and from other municipalities, including Kingston, Toronto, London, Oakville and Markham.

Vehicle and Equipment Idling Policy and public transit vehicles

The City's internal Vehicle and Equipment Idling Policy is currently included as an exemption in the existing by-law, with the effect that any City vehicle that is covered under the policy is automatically exempt from the current idling regulations. This is because when the current Idling Control By-law (2007-266) was enacted in 2007, the Vehicle and Equipment Idling Policy's maximum idling duration of one minute was more restrictive than the by-law. Given staff's recommendation that the by-law be amended to a one-minute maximum idling duration, the exemption for the City's internal policy is no longer required.

To achieve full alignment between the recommended by-law and the City's internal Vehicle and Equipment Idling Policy, it is recommended that the by-law specifically exempt public transit vehicles, defined as buses or vans intended for passenger transport and operated by a municipal transit authority. Public transit vehicles are required to idle for the proper function and maintenance of the engine and therefore to ensure that the buses are ready to provide service to passengers. These vehicles operate at a fast and low idling settings. Fast idling is when a bus is in normal operation, and low idling is used at start-up or at shutdown to ensure the engine can properly warm-up or cool-down, maintaining the proper temperature for after treatment systems and the proper function of equipment that reduces emissions. Public transit vehicles do not idle unnecessarily, and Transit Services has policies in place that limit idling to when it is necessary for the proper mechanical function of these vehicles. Exemption for public transit vehicles exist in other municipalities: Toronto, Hamilton, and Peterborough exempt these vehicles while passengers are embarking or disembarking, London exempts these vehicles for up to five minutes and Kingston exempts these vehicles at all times.

Other than the required exemption for public transit vehicles described above, there is full alignment between the recommended new idling by-law and the City's Vehicle and Equipment Idling Policy with respect to restricting idling by City vehicles. By removing the Policy as an exemption in the recommended new by-law, City of Ottawa vehicles will be subject to the requirements of both the by-law and the Policy. To enforce the Policy, the City monitors the idling of its own vehicles by a variety of means, including

⁶ Natural Resources Canada. (2016, January). *A Model Idling Control By-law*. Retrieved from <https://natural-resources.canada.ca/energy-efficiency/communities-and-infrastructure/transportation-initiatives/3-model-idling-control-law/4405>

the use of a dashboard that provides real-time feedback on where and for how long idling is occurring. This information is shared with managers and supervisors within each Department to action as appropriate.

It is noted that the City of Ottawa is already acting to reduce emissions in the municipal fleet. Under the impending Green Fleet Strategy and the ongoing Zero-Emissions Bus Strategy, municipal vehicles and buses will be transitioning to become hybrid, electric or alternative fuel vehicles, reducing or altogether eliminating the emission of greenhouse gases and criteria air contaminants, where possible. These vehicles are exempt under the current by-law and will continue to be exempt under the recommended by-law. Over time, the exemption for public transit will become less required as this transition continues.

Mobile workshops

Under the current regulations, a mobile workshop is considered a vehicle with equipment that must be operated in association with it, or a vehicle taking measurements on behalf of a utility or emergency service. When this exemption was first included in the 2007 by-law, it was meant to include vehicles like refuse collectors, where the engine powers equipment. Staff recommend that this exemption be amended to clarify when it applies, as follows:

“mobile workshop” means a vehicle containing work equipment that must be powered by the vehicle engine.

This amended exemption will limit vehicle idling in mobile workshops to instances when it is necessary to power work equipment such as concrete mixers, accessible ramps, and garbage compaction equipment, and does not permit idling solely for operator convenience. Industries that currently utilize this idling exemption confirmed that idling was required to use equipment that must take its power from the engine, in addition to warming up certain vehicles before their operation and to keep goods and materials within a certain temperature range.

Staff anticipate that the clarification in the exemption language for mobile workshops will help address uncertainty among the public and the industry. Results from the public survey revealed that over 18 per cent of respondents identified that they were unsure about this exemption, representing the highest percentage of uncertainty with any of the exemptions.

Motionless vehicles

The current by-law permits idling when vehicles are required to remain motionless due to traffic, weather, emergencies or when experiencing mechanical difficulties over which the person driving has no control. Most idling by-laws in Ontario include this exemption.

Staff recommend maintaining this exemption, with minor modifications to remove weather and add an exemption for drive-throughs. Weather-based regulations are already included in the proposed by-law. In addition to the temperature regulations, the exemption for emergencies would apply to any situation where weather creates a situation where vehicles must remain motionless.

Including drive-throughs in this exemption recognizes that vehicles in drive-throughs are in a similar situation to vehicles stopped in traffic, where they are motionless due to a queue of vehicles in front of them. Some respondents to the survey encouraged either the reduction or ban in the use of drive-throughs, but this falls outside the scope of this regulatory review. Drive-through facilities are regulated by the Zoning By-law in accordance with policies in the Official Plan concerning where these facilities may be permitted in the City.

Parades, races, and Council-authorized events

The current by-law contains an exemption for parades, races and any other events authorized by Council. Staff recommend that this exemption be removed. When vehicles are engaged in parades and races or other Council-authorized events and they are in motion, the by-law does not apply since the vehicles are not idling. When vehicles are idling at these or other Council authorized events, it is typically to operate work equipment that requires power from the engine, and the mobile workshop exemption captures these situations. Consultation with the public indicated that this exemption had the least support, with nearly 40 per cent in disagreement.

Exemptions with no changes

Staff recommend that the following existing exemptions to idling limits in the current by-law be maintained without any amendments, as set out below.

Private transit vehicles

Private transit vehicles are defined as motor coaches, tour buses, and school buses, and they are currently exempt from the idling regulation when passengers are being loaded or unloaded. Consultations with motor coaches and tour bus companies was

undertaken with the assistance of Ottawa Tourism and the Ontario Motor Coach Association. Feedback received from this engagement indicated that idling is required to maintain air brake pressure at an appropriate level to resume travel and to operate lifts and their digital and lighting systems.

Staff also consulted with the Ottawa School Transportation Authority. Feedback received indicated that idling is required during student pick-up and drop-off for mechanical and operational purposes. School buses may be required to build air pressure prior to departure if air brakes are in use, and to correctly stage the buses bumper to bumper at schools to prevent students from passing between them and onto the roadway. The Ottawa School Transportation Authority advises that when buses are required to stage this closely together, any mechanical difficulties arising from a requirement to restart the engine can result in impeding any subsequent buses or traffic and delaying the route.

Staff also consulted with school boards and public and private schools. Responses from the public survey indicated that the public sees idling at or near schools more frequently than any other location except drive-throughs. Schools and school boards were asked whether idling was a concern and why it may be required. From the 63 respondents, one-third indicated that idling was a concern, primarily due to vehicles parking in contravention of existing curbside regulations. Approximately one-fifth of respondents indicated that idling was required for special transportation vehicles and for Kiss n' Ride programs.

Staff considered the implementation of idle free zones around schools and determined that this approach was not feasible. The creation of these zones around schools would conflict with the need for school bus idling during student pick-up and drop-off. Defining these zones with the installation of signs would also come with significant costs and with the risk of over-signing rights-of-way that are already heavily signed and regulated. This can make it hard for motorists to comply with these rules. Instead, the recommendation for a one minute idling limit and the introduction of a maximum idling time in all temperatures would apply to most vehicles at schools, including school buses when they are not loading or unloading passengers, and thereby reducing unnecessary idling.

Armoured vehicles

The current exemption applies to armoured vehicles when a person remains inside while guarding its contents or while the vehicle is being loaded or unloaded. This is a common exemption that exists in most Ontario municipalities, and staff recommend that

it be maintained without any amendments. Representatives of the armoured vehicle industry indicated that idling is required in these situations for the health and safety of employees as these vehicles are fully sealed with no opportunity to regulate the vehicle's temperature by opening windows. Idling is also required for security reasons as these vehicles are required to power equipment that keeps them in constant communication while transporting their goods.

Vehicles engaged in normal farm practices

Vehicles engaged in normal farm practices are exempt from idling regulations. No changes are recommended to this exemption or to the definition as they reflect what is required under the *Farming and Food Production Protection Act, 1998*. Municipal by-laws cannot restrict normal farm practices carried out as part of an agricultural operation. The Normal Farm Practices Protection Board, which has the authority to determine what constitutes a normal farm practice, has ruled in *Belwood Poultry v Corporation of the Town of Amherstburg* that the local by-laws did not apply to restrict idling as part of the farm's poultry operation.

Staff solicited feedback on the current by-law and this exemption from representatives of agricultural societies and landowner associations in the City's rural wards. Respondents highlighted that vehicle idling is required for purposes related to maintenance and use of their farm equipment, like mixing feed, engine regenerations and making deliveries and drop-offs.

Vehicle service or repair

This exemption applies when idling is required to repair a vehicle or to prepare it for service. Most idling by-laws maintain this exemption, and staff do not recommend any changes to it. Idling may be required for diagnosis and troubleshooting related to emissions, for engine performance, for flushing and bleeding certain systems like power steering or cooling, for checking leaks or for testing repairs. This exemption is limited to situations where idling is required.

Vehicles that eliminate emissions in the idling phase of operation

The current exemption applies to vehicles, including hybrid vehicles, that eliminate greenhouse gas emissions and criteria air contaminants during the idling phase of operation. The by-law's intent is to restrict unnecessary vehicle idling where it creates these harmful emissions and contaminants. When this exemption was first included in 2007, staff noted that the technology for vehicles that eliminate these emissions at the

tailpipe was a developing industry. Hybrid vehicles were included in the by-law language based on a Council motion ([Motion No. 13/10](#)).

The recommendation to keep this exemption is due to the increasing prevalence of these vehicles and the exemption's alignment with the by-law's intent to reduce emissions. Electric and hybrid vehicles are more commonplace today. In June 2024, it is estimated that the total number of electric vehicles in Ottawa's geographic region is over 13 800⁷. New policies are making such vehicles more accessible and affordable, and emerging technologies like improved batteries and hydrogen power cells are making them more efficient. Hybrid vehicles are also becoming more commonplace, with most major vehicle manufacturers offering hybrid options. Most modern vehicles also contain start-stop technology, designed to limit idling when the vehicle is not in motion.

Idling regulations in the Noise By-law (2017-255)

The Noise By-law (2017-255, as amended) regulates motor vehicle idling from a noise perspective, as opposed to an environmental one. Section 16 of the Noise By-law limits the operation of an engine to five minutes while the vehicle is stationary and exempts transit vehicles while carrying passengers, when certain vehicles are operating equipment basic to the function of the vehicle like ready-mix concrete trucks, lift platforms or refuse compactors, and when heating or refrigeration systems are powered by the motor. Staff recommend repealing Section 16 of the Noise By-law so that all regulations for vehicle idling are contained under the Idling Control By-law. This will simplify enforcement and public understanding of the regulations and promote ease of reference.

Enforcement approach

The enforcement of idling regulations has focused on education and warnings, using these as public awareness tools around the harms associated with unnecessary idling.

Should the by-law be approved, staff would implement a robust public education and awareness campaign on the new idling regulations leveraging ottawa.ca, social media channels, and direct communications with individuals and groups who participated in the by-law review. Compliance with the new regulations will be monitored to ensure the

⁷ *Electric Vehicles in Ontario by Forward Sortation Area: Q2 2024*. (2024, June). Retrieved from <https://data.ontario.ca/dataset/electric-vehicles-in-ontario-by-forward-sortation-area/resource/f08d1b7c-3833-4a2a-bc8d-7a948ead990f>

regulations are meeting their intended purpose. Results will be reported as part of the Service's annual report, and any challenges and issues will also be flagged.

The proposed new by-law includes additional enforcement tools. The change to the definition of idling and to the regulations in the proposed by-law includes language that will permit offences to be issued to the owner of a vehicle, including corporations, where applicable, in addition to existing language that permits the issuance of tickets to the operator of the vehicle, which is the current enforcement practice under the existing by-law and recommended to continue. Idling offences will continue to be enforced on a primarily complaint-basis and residents can contact 3-1-1 to initiate an idling investigation.

Staff have also reviewed the set fines that are currently in place for idling-related offences. The set fine amount for an offence under the by-law is currently \$500. In the Greater Toronto Area, fines are set in the range of \$100, with Toronto at \$105, Burlington at \$120, Mississauga at \$150 and Hamilton at \$100. In Vancouver, infractions are no less than \$250, and in the borough of Outremont, Montreal, they are no less than \$150. Upon approval of the proposed by-law, Emergency and Protective Services department staff will apply for set fines with the Province of Ontario. As is the case with other by-laws, By-law and Regulatory Services will employ a progressive system of enforcement ranging from warnings to fines and escalating fines where continued or egregious non-compliance is occurring.

Staff explored the possibility for residents to submit video by means of email to By-law and Regulatory Services as evidence of an idling offence. Video evidence submitted by email has been and will continue to be collected by enforcement staff as part of ongoing investigations. However, video submissions of idling offences via the City's complaints portal are not currently possible due to technological limitations with the application that processes online requests, that limits the size of attachments to 6 MB or less. This limitation prevents video attachments that would need to be at minimum one minute long to demonstrate an offence. Should this technological limit change in the future, video submissions can be considered again.

Implementation

Public education is a key element in the reduction of unnecessary vehicle idling. If the recommendations of this report are adopted, a robust communications plan will be implemented to ensure that the public is aware of the changes. Information will be

posted to Ottawa.ca, public service announcements and the city's social media channels.

It is recommended that these changes come into effect on January 1, 2025. This will provide an additional period where public education around the updated regulations will occur.

Conclusion

Reducing unnecessary vehicle idling reduces greenhouse gas emissions and air pollutants that are harmful to the climate and the environment in support of City of Ottawa policies and Term of Council priorities. The recommendation of a one minute maximum idling duration aligns with municipalities in Ontario and with Natural Resources Canada recommendations, and the introduction of a five minute maximum idling time limit in cold or hot weather reasonably limits idling where it was previously unrestricted. The recommended exemptions to these maximum idling limits represent vehicle types and situations where idling remains necessary for health and safety and proper vehicle function.

Staff assess that the recommended by-law is consistent with Council's strategic priorities and the Climate Change Master Plan.

FINANCIAL IMPLICATIONS

There are no financial implications associated with this report.

LEGAL IMPLICATIONS

There are no legal impediments to approving the recommendations in this report.

COMMENTS BY THE WARD COUNCILLOR(S)

This by-law applies City wide.

ADVISORY COMMITTEE COMMENTS

Staff presented at the April 2024 Accessibility Advisory Committee meeting, where feedback from previous consultation with the public and with representatives from the Ottawa Disability Coalition and other advocacy groups was presented along with questions for the Committee's consideration regarding their lived experience with vehicle idling.

Members agreed with previous feedback that a shorter maximum idling duration can benefit individuals with low vision, as the sound of the engine idling can mask the sound of other traffic and create uncertainty for when it is safe to cross private accesses. Feedback also included expanding who can issue a medical letter to permit idling due to widespread physician shortages, that changes to the temperature limits can have disproportionate impact to temperature-sensitive individuals, and that education is a key component of any recommended changes to the by-law.

The Accessibility Advisory Committee suggested that the medical letter exemption should be expanded to include vehicles transporting groups of individuals where temperature may have a disproportionate impact. The Committee also suggested staff consider the benefits that improved air quality can have.

CONSULTATION

In fall 2023, initial consultations occurred with City departments, where staff provided information about and their experience with vehicle idling. Consultations also occurred with municipal staff from other Ontario jurisdictions about how their idling by-laws are administered.

In winter 2024, a survey was posted to Engage Ottawa for the public to provide their feedback on the by-law. This survey was promoted through the City's social media channels, a public service announcement, local media outlets, and with a media interview. Staff also invited Community Associations and environmental groups to participate. A total of 1,045 responses were received throughout this public consultation period, and results have been included in the Discussion section of this report.

While the public survey was open, separate surveys were distributed to businesses and industries using vehicle types currently exempted from the maximum idling time limit, to gauge their potential or continued requirement to idle and their feedback on the by-law. Respondents to the business survey indicated that their primary reason for idling was to warm up a vehicle before driving or to keep the operator, passengers, or cargo (in particular, perishable cargo) warm or cool.

Staff received survey feedback from armoured vehicle companies operating in Ottawa, from mobile workshops including right-of-way contractors and utilities, normal farm practices including rural agricultural societies and landowner associations, and from motor coach, tour bus and school bus operators, including feedback from school boards and schools. Their comments are detailed in their respective portions of the Discussion section of this report.

The Ottawa Disability Coalition and the Accessibility Advisory Committee were consulted to understand their lived experience with vehicle idling for individuals living with disabilities. Results of these consultations are detailed in the Advisory Committee Comment(s) and Accessibility Impacts sections of this report.

Following the conclusion of these external consultations, a “What-We-Learned” report, attached as Document 2, was posted to Engage Ottawa and stakeholders were notified.

In the spring of 2024, final consultations occurred with internal City departments, summarizing the feedback from the external consultations, and discussing the potential impact of the recommendations informed by the feedback staff received throughout engagement.

ACCESSIBILITY IMPACTS

Staff consulted with the Ottawa Disability Coalition, representatives from the blind community, and with the Accessibility Advisory Committee to understand how vehicle idling can impact and support individuals living with disabilities, and to inform the maximum idling duration and several of the exemptions to this limit.

The recommendations to implement a longer idling period when it is warmer than 27 degrees Celsius including Humidex and to maintain the medical letter exemption were in part due to the feedback received regarding the impact that heat may have on individuals with certain medical conditions.

The mobile workshop exemption to the maximum idling time limit includes vehicles where the engine’s power is required to operate lifts or ramps. Under the *Integrated Accessibility Standards Regulation, O Reg 191/11*, conventional and specialized transportation service providers are required to operate these devices. More broadly, this exemption facilitates the use of any device requiring mechanical power from the engine for vehicle access.

In addition to what was outlined in the Discussion and Advisory Committee Comments sections, a lower permitted idling duration also reduces harmful pollutants, as detailed further in the Environmental Implications section of this report. These pollutants represent a disproportionate health risk to certain individuals, including older adults and persons with pre-existing health conditions.

ASSET MANAGEMENT IMPLICATIONS

The City of Ottawa Vehicle and Equipment Idling Policy has regulated the idling of city owned, leased, or rented vehicles for over two decades. The recommendation to align the proposed by-law with the Policy's maximum idling duration and exemptions simplifies public and staff understanding of idling regulations and reduces idling when it is unnecessary. Reducing unnecessary idling contributes to extending the lifecycle of City vehicles and aligns with the Comprehensive Asset Management Policy's guiding principle of sustainability.

CLIMATE IMPLICATIONS

Internal combustion engine (ICE) vehicles ignite fuel to power the engine and exhaust harmful emissions as a by-product of this process. These by-products include carbon dioxide, which is a principal greenhouse gas contributing to climate change, and criteria air contaminants that contribute to poor air quality. Reducing unnecessary idling therefore reduces the amount of greenhouse gases released into the atmosphere. It also reduces harmful pollutants, as discussed further in the Environmental Implications section of this report.

Through Ottawa's Climate Change Master Plan, the transportation sector is estimated to contribute 44 per cent of the city's total greenhouse gas emissions. This Plan also sets community and corporate emissions reduction targets to meet the goal of a clean, renewable, and resilient city by 2050. Although achieving this goal is primarily attributed to a reduction in the use of ICE vehicles, greater usage of active and public transit, and the adoption of battery electric vehicles that produce no emissions while driving, idling does contribute to emissions in the transportation sector and restricting unnecessary idling contributes to community reduction targets.

It is estimated that light and medium duty ICE vehicles emit 69 grams of carbon dioxide per minute⁸ and that Ottawa has approximately 619,200 such vehicles considering:

- the estimated population of Ottawa is 1.08 million people⁹,
- the estimated population of Ontario is 15.99 million people¹⁰,
- Ottawa's proportion of light and medium duty vehicles in Ontario (approximately

⁸ Natural Resources Canada. (2009, April). *Idling – Frequently Asked Questions*. Retrieved from <https://oee.nrcan.gc.ca/transportation/idling/faqs.cfm>

⁹ City of Ottawa. (2024, January). *Current population and household estimates*. Retrieved from <https://ottawa.ca/en/living-ottawa/statistics-and-demographics/current-population-and-household-estimates#section-29b9341b-b349-49d2-98dc-5e384fb00c53>

¹⁰ Province of Ontario. (2024, June). *Ontario Demographic Quarterly: Highlights of first quarter*. Retrieved from <https://www.ontario.ca/page/ontario-demographic-quarterly-highlights-first-quarter>

seven per cent of approximately 8.991 million vehicles¹¹) equals 633 000 vehicles, and

- Ottawa's number of light and medium duty ICE vehicles equals 619,200 (633 000 vehicles minus approximately 13,800¹² electric vehicles).

It is also estimated that an average passenger vehicle emits 4,600 kilograms of carbon dioxide in a year¹³. If all light and medium duty ICE vehicles in Ottawa reduced their daily idling by two minutes, over the course of a year, it is therefore estimated that it would remove 31.2 million kilograms of carbon dioxide from the atmosphere. This is equivalent to removing over 6,780 passenger vehicles from Ottawa roadways. A lower maximum idling duration and the introduction of a maximum idling duration at all temperatures therefore contributes to fewer greenhouse gas emissions and better overall air quality, mitigating further impacts of climate change.

ENVIRONMENTAL IMPLICATIONS

In addition to the benefits from a reduction in greenhouse gas emissions as detailed in the Climate Implications section of this report, reducing unnecessary vehicle idling also improves local air quality by reducing harmful pollutants.

According to Environment and Climate Change Canada, internal combustion engine vehicles emit various pollutants including volatile organic compounds, nitrogen oxides, particulate matter, carbon monoxide and sulphur oxides¹⁴. These pollutants contribute to the formation of ground-level ozone, which is a respiratory irritant and a major component in the formation of smog. These pollutants also pose a range of health risks including acute respiratory symptoms, asthma symptoms, and bronchitis, which in turn can increase hospital admissions and emergency room visits.

INDIGENOUS, GENDER AND EQUITY IMPLICATIONS

The recommendation to expand the list of health care professionals who can issue a medical letter exempting individuals from the maximum idling duration is in recognition that not every person has access to a medical doctor. Expanding the list of medical

¹¹ Statistics Canada. (2023, November). *Light and medium-duty vehicle registrations: Interactive dashboard*. Retrieved from <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/71-607-x/71-607-x2022023-eng.htm>

¹² *Electric Vehicles in Ontario by Forward Sortation Area: Q2 2024*. (2024, June). Retrieved from <https://data.ontario.ca/dataset/electric-vehicles-in-ontario-by-forward-sortation-area/resource/f08d1b7c-3833-4a2a-bc8d-7a948ead990f>

¹³ United States Environmental Protection Agency. (2023, August). *Greenhouse Gas Emissions from a Typical Passenger Vehicle*. Retrieved from <https://www.epa.gov/greenvehicles/greenhouse-gas-emissions-typical-passenger-vehicle>

¹⁴ *Air pollution from cars, trucks, vans and SUVs*. (2017, February). Environment and Climate Change Canada. Retrieved from <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/air-pollution/sources/transportation/cars-trucks-vans-suvs.html>

professionals to include nurse practitioners, occupational therapists, physical therapists, and respiratory therapists to support individuals who must idle for medical reasons and creates a more equitable opportunity for residents and visitors to acquire a letter when necessary.

RURAL IMPLICATIONS

The maximum idling time limit applies City-wide. However, it is recognized that certain vehicles may need to idle to conduct agricultural operations as a part of normal farm practices. The recommendation is for this exemption to remain to continue facilitating these operations, and to remain in compliance with the *Farming and Food Production Protection Act, 1998*, which states that municipal by-laws cannot interfere with normal farm practices.

TERM OF COUNCIL PRIORITIES

This report supports the following strategic priorities identified in the 2023 to 2026 Term of Council Priorities:

- A city that's green and resilient, by reducing greenhouse gas emissions resulting from unnecessary vehicle idling.

SUPPORTING DOCUMENTATION

The following Documents support this report:

Document 1 – recommended Idling Control By-law

Document 2 – Idling Control By-Law What-We-Learned report

DISPOSITION

Following approval of this report's recommendations, Emergency and Protective Services together with Legal Services will prepare the required by-laws and amending by-laws for enactment by Council and will apply for set fines from the Province of Ontario in accordance with applicable processes. In addition, all related administrative requirements for implementation of the recommendations will be undertaken. Educational material about the new idling regulations will be posted on Ottawa.ca and through the City's social media channels.

Objet : Examen du Règlement sur la marche au ralenti

Numéro de dossier : ACS2024-EPS-PPD-0003

Rapport présenté au Comité des services de protection et de préparation aux situations d'urgence et au Comité de l'environnement et du changement climatique à leur réunion conjointe du 19 septembre 2024

et au Conseil le 2 octobre 2024

Déposé le 10 septembre 2024 par Valérie Bietlot, gestionnaire, Services de soutien technique et aux activités, Direction générale des services de protection et d'urgence

Personne-ressource : Matthew Suatac, spécialiste, Examen des règlements municipaux, Services d'élaboration des politiques publiques

613-580-2424, poste 15650, matthew.suatac@ottawa.ca

Quartier : À l'échelle de la ville

Subject: Idling Control By-law Review

File Number: ACS2024-EPS-PPD-0003

Report to Joint Emergency Preparedness and Protective Services Committee and Environment and Climate Change Committee on 19 September 2024

and Council 2 October 2024

Submitted on September 10, 2024 by Valérie Bietlot, Manager, Business and Technical Support Services, Emergency and Protective Services Department

Contact Person: Matthew Suatac, By-law Review Specialist, Public Policy Development Services Branch

613-580-2424 x15650, matthew.suatac@ottawa.ca

Ward: City wide

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Que le Comité des services de protection et de préparation aux situations d'urgence et le Comité de l'environnement et du changement climatique

recommandent au Conseil :

- 1. d'approuver le *Règlement sur la marche au ralenti* proposé décrit dans le présent rapport, tel qu'il figure dans le document 1 et d'abroger le *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266); et**
- 2. d'abroger l'article 16 du *Règlement sur le bruit* (n° 2017-255, dans sa version modifiée) encadrant le bruit produit par les véhicules marchant au ralenti comme le décrit le présent rapport.**

REPORT RECOMMENDATIONS

That the Joint Emergency Preparedness and Protective Services Committee and Environment and Climate Change Committee recommend Council:

- 1. Approve the proposed Idling Control By-law as described in this report and in the general form set out in Document 1 and repeal the Idling Control By-law (By-law 2007-266); and,**
- 2. Repeal Section 16 of the Noise By-law (By-law 2017-255, as amended) pertaining to the regulation of noise for idling vehicles as described in this report.**

RÉSUMÉ

Le présent rapport rend compte des résultats de l'examen du *Règlement sur la marche au ralenti* et recommande l'adoption d'un nouveau règlement pour encadrer la marche au ralenti inutile des véhicules en vue de réduire les gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de l'air à Ottawa. Le règlement recommandé, ci-joint en tant que document 1 et décrit dans le présent rapport, abrogera et remplacera les règles actuelles sur la marche au ralenti prévues dans le Règlement municipal 2007-266. Cet examen s'inscrit dans le cadre du Plan de travail de l'examen des règlements municipaux de 2023 à 2026 approuvé par le Conseil.

Les recommandations du personnel prévoient deux grands changements stratégiques pour réduire globalement la marche au ralenti des véhicules. Il recommande tout d'abord de réduire la période maximale de marche au ralenti de trois à une minute, conformément à la pratique exemplaire recommandée par Ressources naturelles Canada et adoptée par de nombreuses municipalités ontariennes. Il recommande ensuite d'instaurer une limite de cinq minutes quand il fait moins de 0 °C ou plus de 27 °C (indice humidex inclus). Ces recommandations raccourciront le temps passé

inutilement en marche au ralenti, ce qui réduira les émissions nocives comme le dioxyde de carbone, un gaz à effet de serre important, et les principaux polluants atmosphériques dommageables pour l'environnement. La réduction de la marche au ralenti inutile cadre avec le Plan directeur sur les changements climatiques et la priorité pour le mandat du Conseil de faire d'Ottawa une ville verte et résiliente.

Le règlement recommandé prévoit des exceptions restreintes et précises pour tenir compte des situations ou des véhicules nécessitant de faire marcher le moteur au ralenti au-delà de la limite établie. Par exemple, des exceptions sont prévues pour les véhicules-ateliers alimentant de l'équipement de travail, les personnes ayant des problèmes de santé nécessitant le maintien de la température ou du taux d'humidité du véhicule à un certain niveau et les premiers répondants engagés dans des opérations de secours ou suivant une formation obligatoire, sauf si on laisse tourner le moteur du véhicule uniquement pour des raisons de commodité. Toutes les exceptions recommandées ont été examinées pour vérifier qu'elles sont nécessaires et justifiées sur le plan opérationnel, et lorsque possible, le libellé du règlement a été mis à jour ou modernisé à des fins de clarification. Les exceptions sont données à l'article 5 du document 1 et décrites dans la section *Analyse* du rapport.

En outre, le présent rapport recommande d'abroger les règles sur la marche au ralenti dans le *Règlement sur le bruit* (n° 2017-255) pour regrouper toutes les règles à cet effet dans le nouveau règlement municipal proposé et ainsi simplifier l'application de celui-ci et faciliter la compréhension de la population.

Hypothèses et analyse

L'examen du *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266) a été réalisé conformément à la directive du Conseil municipal ([ACS2022-OCC-ENV-0009](#)) demandant qu'on examine la période maximale de marche au ralenti, les exceptions, la clarté des définitions et les outils et pratiques d'application, y compris le montant des amendes. Les recommandations ont été formulées à la lumière des consultations internes et publiques et des pratiques exemplaires recommandées par Ressources naturelles Canada et adoptées par des municipalités ayant un climat semblable à celui d'Ottawa.

Le personnel estime que si chaque conducteur d'un véhicule à combustion interne léger ou moyen d'Ottawa réduisait son temps en marche au ralenti de deux minutes par jour, on produirait environ 31,2 millions de kilogrammes de dioxyde de carbone de moins par année, ce qui équivaldrait à retirer 6 780 véhicules à combustion interne des routes de

la ville, comme il est décrit dans la section *Analyse* du présent rapport. L'instauration d'un programme et d'une campagne de sensibilisation engendrerait encore davantage de réductions.

Répercussions financières

Le présent rapport n'a aucune incidence financière.

Consultations et commentaires du public

Le personnel a consulté la population de la fin janvier à la mi-mars 2024. Au total, 1 045 personnes ont répondu à un sondage publié sur Participons Ottawa qui a été promu sur différents médias sociaux, par des messages d'intérêt public et lors d'une entrevue avec les médias et distribué à des associations communautaires et à des groupes environnementalistes. Les résultats montrent que la marche au ralenti est perçue par la population comme un problème sur les propriétés publiques et privées et sert surtout à réguler la température du moteur ou de l'habitacle du véhicule. Plus de la moitié (51,6 pour cent) des répondants étaient pour la réduction de la durée maximale de trois à une minute. La plupart étaient d'accord avec la majorité des exceptions actuelles pour certains types de véhicules et certaines situations. En ce qui concerne le seuil maximal de l'exception sur la température, 42 pour cent des participants (la proportion la plus élevée) convenaient que la marche au ralenti ne devrait être autorisée que pour une courte période. Quant au seuil inférieur, 31 pour cent (le pourcentage le plus élevé) souhaitaient qu'on ne crée pas de limite, et un quart estimait que la marche au ralenti ne devrait être autorisée que pour une courte période.

On a consulté différents secteurs actuellement exemptés des limites de marche au ralenti afin de déterminer si ces exceptions sont toujours pertinentes, comme il est expliqué plus en détail dans la section *Consultation* du rapport.

EXECUTIVE SUMMARY

This report presents the results of the Idling Control By-law review and recommends a new and updated by-law to regulate unnecessary vehicle idling to reduce greenhouse gases and improve local air quality in Ottawa. The recommended by-law, attached as Document 1 and described in this report, will repeal and replace the current idling regulations found in By-law 2007-266. This by-law review forms part of the Council-approved 2023-2026 By-law Review Work Plan.

The staff recommendations include two key changes in policy to reduce vehicle idling

overall. The first is a reduction in the maximum idling duration from three minutes to one minute in accordance with best practice from Natural Resources Canada and many Ontario municipalities. The second is the introduction of a five minute idling limit when it is colder than zero degrees Celsius or warmer than 27 degrees Celsius including Humidex. These recommendations will result in a decrease in the amount of unnecessary idling which reduces harmful emissions like carbon dioxide, a principal greenhouse gas, and criteria air contaminants harmful to the environment. Decreasing unnecessary idling aligns with the Climate Change Master Plan and the City of Ottawa's Term of Council Priority of a greener, more resilient City.

The recommended by-law includes limited and specific exemptions to the maximum idling time to recognize situations or vehicles for which idling is necessary beyond the maximum duration. For example, exemptions are included for mobile workshops where the vehicle requires power to operate work equipment; for persons with medical conditions for whom the vehicle temperature or humidity level must be maintained; and for first responders who are in an emergency or participating in required training but not where idling is solely for the convenience of the operator, among other exceptions. All the recommended exemptions have been reviewed to ensure they are operationally needed and justified, and where possible, the language in the regulation has been updated or modernized to ensure clarity. Specific exemptions are listed in Section 5 of Document 1 and described in the Discussion section of the report.

This report further recommends that the existing idling regulations in the Noise By-law (2017-255) be repealed so that all idling regulations are under the proposed new by-law to simplify enforcement and public understanding.

Assumption and Analysis

The current Idling Control By-law (2007-266) was reviewed in accordance with the direction from City Council ([ACS2022-OCC-ENV-0009](#)) to consider the maximum idling time limit, existing exemptions, clarity of definitions, and enforcement tools and practices, including fine amounts. The recommendations were developed in consideration of input from internal and public consultations alongside best practices as recommended by Natural Resources Canada and as adopted by other municipalities with similar climates to Ottawa.

Staff estimate that if every Ottawa driver of a light or medium duty internal combustion vehicle reduced daily idling by two minutes, it would result in approximately 31.2 million kilograms less carbon dioxide emitted over the course of a year, equivalent to removing

6,780 internal combustion vehicles from Ottawa roadways, as further described in the Discussion section of this report. Accompanying public education and awareness campaigns would further support these emission reductions.

Financial Implications

There are no financial implications associated with this report.

Public Consultation/Input

Staff consulted with the public between late January and mid-March 2024, where 1,045 respondents participated in a survey posted to Engage Ottawa that was promoted through various social media channels, with public service announcements, and with a media interview and distributed to community associations and environmental groups. Results demonstrated that the public views idling as an issue on both public and private property and that idling predominantly occurs to regulate the temperature of the engine or of the inside of the vehicle. Over half (51.6 per cent) of respondents agreed with a reduction in the maximum idling limit from three minutes to one minute. Most respondents agreed with most of the existing vehicle types and situations exempted from that limit. For the temperature exemption upper threshold, the highest percentage of respondents (42 per cent) agreed that idling should only be permitted for a brief period. For the lower threshold, the highest percentage of respondents (31 per cent) agreed with maintaining no maximum idling time limit, and a quarter of respondents agreed that idling should only be permitted for a brief period.

Various industries currently exempted from maximum idling limits were consulted to determine if these exemptions were still necessary, as further detailed in the Consultation section of the report.

CONTEXTE

Historique législatif

En vertu de la *Loi de 2001 sur les municipalités*, les municipalités peuvent créer des règlements concernant le bien-être économique et le changement climatique. Avant 2007, les règles sur la marche au ralenti de la Ville d'Ottawa, prévues dans l'angle du bruit, se trouvaient dans l'ancien *Règlement sur le bruit* (n° 2004-253). En mai 2007, le Conseil a approuvé ([ACS2007-PTE-POL-0021](#)) le *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266), un règlement municipal autonome, et la modification du *Règlement sur*

le bruit (n° 2004-253) pour réduire l'impact environnemental de la marche au ralenti inutile des véhicules.

En avril 2019, le Conseil a déclaré l'état d'urgence climatique ([ACS2019-CCS-ENV-0005](#)). Dans la foulée de quoi, il a approuvé, en janvier 2020, le Plan directeur sur les changements climatiques ([ACS2019-PIE-EDP-0053](#)), qui fixe des cibles de réduction des émissions pour différents secteurs, notamment celui du transport.

En mai 2021, en réponse à une demande de renseignements ([EPWWM 02-21](#)) présentée au Comité permanent de la protection de l'environnement, de l'eau et de la gestion des déchets concernant l'efficacité et l'application du *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266), on a recommandé d'examiner ce règlement dans le cadre du Plan de travail de l'examen des règlements municipaux pour le mandat 2023-2026 du Conseil municipal.

En février 2022, le Conseil a adopté une motion ([motion n° 69/8](#)) modifiant le *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266) pendant deux mois pour réduire le seuil de température minimale prévu pour l'application du règlement, dans certains secteurs de la ville, afin d'atténuer les effets de la manifestation du convoi en 2022.

En juillet 2022, il a demandé aux ([ACS2022-OCC-ENV-0009](#)) Services d'élaboration des politiques publiques d'examiner le *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266) dans le cadre du Plan de travail de l'examen des règlements municipaux 2023-2026 et de se pencher notamment sur la période maximale de marche au ralenti, les exceptions, le montant des amendes, les outils et pratiques d'application et les définitions.

Environnement réglementaire actuel

On entend par « tourner au ralenti » un moteur en marche alors que le véhicule est immobile. Le *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266) actuel restreint la marche au ralenti sur toutes les propriétés situées dans les limites de la ville à 3 minutes consécutives par période de 60 minutes et exempte 12 types de véhicules et de situations où la marche au ralenti est jugée nécessaire au bon fonctionnement d'un véhicule ou à la santé et à la sécurité.

Les règles de la Ville d'Ottawa sur la marche au ralenti ont d'abord été adoptées pour réduire les émissions nocives qui contribuent aux changements climatiques et à la pollution atmosphérique, dont le dioxyde de carbone, les composés organiques volatils, les oxydes d'azote, les matières particulaires, le monoxyde de carbone et les oxydes de

soufre. Selon le sondage public réalisé durant cet examen, environ le quart des répondants ont dit que la piètre qualité de l'air nuit ou avait déjà nui à leur santé.

Les participants du sondage ont indiqué voir surtout des véhicules tourner au ralenti aux services à l'auto, près des écoles et des services de garde et dans les entrées de cour et sur les terrains privés. Ils ont aussi répondu qu'ils faisaient généralement tourner le moteur au ralenti pour réchauffer ou refroidir leur véhicule ou réchauffer le moteur avant de conduire.

Antécédents de l'application

L'application de ce règlement repose principalement sur les plaintes. De 2007 à la fin mai 2024, la Ville a reçu 4 617 demandes de service portant sur la marche au ralenti, pour une moyenne d'environ 270 par année. Pendant les cinq dernières années et demie (de 2019 à la fin de mai 2024), on a compté en moyenne par année 10 avertissements verbaux, 7 avis d'infraction et 57 cas où le personnel n'a pas constaté de preuve d'infraction.

Ce règlement a été adopté dans le but principal de servir d'outil de sensibilisation publique sur les effets nocifs de la marche au ralenti excessive et inutile, donc son application a visé la sensibilisation et l'avertissement plutôt que la remise de contraventions.

Portée jurisprudentielle

L'examen comprenait l'analyse des règlements des autres municipalités sur la marche au ralenti inutile. Ces règlements municipaux, y compris celui d'Ottawa, prévoient habituellement une période maximale s'appliquant à tous les véhicules sur toutes les propriétés situées dans les limites de la ville, puis des exceptions pour certains types de véhicules ou certaines situations où la marche au ralenti au-delà de cette limite est jugée nécessaire.

La plupart des municipalités au Canada restreignent la marche au ralenti à une ou quelques minutes par heure. Comme Ottawa actuellement, Kitchener, Windsor, Hamilton et Guelph limitent la marche au ralenti à trois minutes. Beaucoup de villes ont fixé une limite plus stricte; Toronto, Burlington, Kelowna et Vancouver permettent la marche au ralenti pendant un maximum d'une minute, comme le recommande le présent rapport. En mai 2024, Kingston a aussi adopté la limite d'une minute. L'arrondissement d'Outremont, à Montréal, a récemment fixé une limite de 10 secondes en février 2024.

Habituellement, les règlements municipaux sur la marche au ralenti prévoient des exceptions. En Ontario, la plupart prévoient de huit à 14 exceptions. Même s'il existe des différences d'une municipalité à l'autre, les exceptions concernent généralement les urgences, les véhicules-ateliers, les véhicules blindés, les véhicules coincés dans les embouteillages, les conditions météorologiques ou un problème mécanique, et aux endroits pertinents, les activités agricoles. Une comparaison des différentes exceptions par municipalité est présentée plus en détail au tableau 1 ci-dessous et à la section *Analyse* du présent rapport.

Tableau 1 : Comparaison du *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266) actuel à celui d'autres municipalités de l'Ontario

Règlement	Ottawa (actuel)	Toronto	Burlington	Kingston	Hamilton	London
Durée maximale de marche au ralenti	3 minutes	1 minute	1 minute	1 minute	3 minutes	2 minutes
Seuils de température	Oui	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Exceptions	Ottawa (actuel)	Toronto	Burlington	Kingston	Hamilton	London
Attestation médicale	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Aide en situation d'urgence, services d'urgence	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui
Transport en commun	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui
Véhicules-atelier	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Véhicules immobiles	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Événements autorisés par le Conseil	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Transport en commun privé	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui
Véhicules blindés	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui

Pratiques agricoles normales	Oui	Non	Non	Oui	Oui	Non
Service ou réparation	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Véhicules éliminant les gaz à effet de serre	Oui	Non	Non	Non	Non	Non

ANALYSE

Le présent rapport recommande l'adoption d'un nouveau règlement municipal pour encadrer la marche au ralenti inutile et contribuer à réduire les émissions nocives qui contribuent aux changements climatiques et à la pollution atmosphérique. Ce nouveau règlement abrogera et remplacera le *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266) actuellement en vigueur à Ottawa.

Sont proposés deux grands changements :

- La réduction de la période maximale de marche au ralenti de 3 à 1 minute par période de 60 minutes;
- L'introduction d'une période maximale de marche au ralenti de 5 minutes consécutives par période de 60 minutes quand la température extérieure est inférieure à 0 °C ou supérieure à 27 °C (indice humidex inclus).

D'autres recommandations concernant les exceptions prévoient des changements nécessaires, mais reconnaissent que ces exceptions demeurent valides et devraient être maintenues.

Durée maximale de la marche au ralenti

Le nouveau règlement municipal recommandé (document 1) diminue la période de marche au ralenti autorisée de 3 à 1 minute par tranche de 60 minutes. Cela entraîne une réduction proportionnelle des émissions nocives. Selon Ressources naturelles Canada, pour chaque minute où un moteur à essence moyen de trois litres tourne au ralenti, 69 grammes de dioxyde de carbone sont relâchés dans l'atmosphère¹. Le

¹ Ressources naturelles Canada (avril 2009). *Marche au ralenti – Foire aux questions*. En ligne : <https://oee.mcan.gc.ca/transports/marche-au-ralenti/faqs.cfm?attr=16>

dioxyde de carbone est l'un des principaux gaz à effet de serre contribuant aux changements climatiques.

Le personnel estime qu'on réduirait l'émission de dioxyde de carbone d'environ 31,2 millions de kilogrammes par année si chaque véhicule à combustion interne léger ou moyen d'Ottawa diminuait son temps en marche au ralenti de deux minutes par jour, ce qui correspondrait au retrait d'environ 6 780 véhicules des routes de la ville. Ces calculs, présentés en détail dans la section *Répercussions climatiques*, ont été réalisés en ajustant le nombre de véhicules à combustion interne immatriculés en Ontario en proportion de la population d'Ottawa et en presumant que chaque véhicule émet 4 600 kilogrammes de dioxyde de carbone par année².

Lors de l'adoption du *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266) en 2007, la plupart des règlements similaires au Canada prévoyaient une limite de trois minutes. Cependant, depuis ce temps, beaucoup de municipalités ont baissé la limite à une minute, dont Toronto, Burlington et Kingston. De plus, à l'époque, on pensait qu'il fallait réchauffer le moteur pendant trois minutes pour assurer son bon fonctionnement. Cependant, les véhicules modernes n'ont pas besoin d'autant de temps au démarrage, et d'après Ressources naturelles Canada, le moyen le plus efficace de réchauffer le moteur est de rouler³.

Toujours selon Ressources naturelles Canada, une minute de marche au ralenti suffit à réchauffer le moteur et est un point d'équilibre entre réduire les émissions et contrer les coûts s'ajoutant au redémarrage du véhicule⁴. Réduire la marche au ralenti inutile permet aussi d'économiser de l'essence. Dans la consultation publique sur la durée maximale de marche au ralenti, lorsqu'on a présenté ces arguments, un peu plus de la moitié des répondants (51,6 pour cent) étaient d'accord avec la limite d'une minute. Environ 44 pour cent préféraient que l'on conserve la limite de trois minutes ou estimaient qu'une minute ne suffisait pas. Le reste, soit environ quatre pour cent, était incertain.

² Environmental Protection Agency des États-Unis (août 2023). *Greenhouse Gas Emissions from a Typical Passenger Vehicle*. En ligne : <https://www.epa.gov/greenvehicles/greenhouse-gas-emissions-typical-passenger-vehicle>

³ Ressources naturelles Canada (janvier 2016). *Un règlement modèle sur la marche au ralenti*. En ligne : <https://ressources-naturelles.canada.ca/efficacite-energetique/collectivites-et-infrastructures/initiatives-relatives-au-transport/3-un-reglement-modele-sur-la-marche-au-ralenti/4406>

⁴ Ressources naturelles Canada (avril 2009). *Marche au ralenti – Foire aux questions*. En ligne : <https://oee.mcan.gc.ca/transports/marche-au-ralenti/faqs.cfm>

Recommandations concernant les limites et les seuils de température

Le *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266) actuel prévoit une exception à la durée maximale de marche au ralenti pour les véhicules occupés par temps très chaud ou froid, plus précisément quand la température extérieure est inférieure à 5 °C (refroidissement éolien inclus) ou supérieure à 27 °C (indice humidex inclus). Cette exception se justifie par les variations extrêmes des conditions météorologiques à Ottawa et la nécessité de faire tourner le moteur pour dégivrer le parebrise et réchauffer ou refroidir l'habitacle.

Le personnel recommande de conserver les seuils de température pour les **véhicules occupés**, mais de les modifier comme suit :

- Temps froid – Réduire le seuil de température inférieur de 5 °C à 0 °C et éliminer le facteur du refroidissement éolien, qu'on ne ressent pas à l'intérieur du véhicule. Ces changements représentent peu de risques pour la santé.
- Temps chaud – Aucun changement du seuil de température supérieur de 27 °C (indice humidex inclus), surtout en raison des risques de santé posés par la chaleur. Des facteurs comme l'emplacement du véhicule sous le soleil direct ou à l'ombre, l'habillement, la circulation de l'air et l'occupation du véhicule peuvent augmenter la température intérieure et causer des risques de santé liés à la chaleur.
- Application d'une limite de marche au ralenti de 5 minutes consécutives par période de 60 minutes quand les seuils susmentionnés sont atteints.

Le personnel recommande de ne rien changer pour les **véhicules inoccupés**, c'est-à-dire aucun seuil de température. Dans ce cas, la durée maximale de marche au ralenti est d'une minute, quelle que soit la température extérieure.

Selon donneesclimatiques.ca (un projet auquel a participé Environnement et Changement climatique Canada), entre 2007 et 2022, Ottawa a connu chaque année en moyenne 42 jours où la température avait été d'au moins 27 °C et 203 jours où la température avait été d'au plus 5 °C. La modification recommandée du seuil de température inférieur devrait ajouter 55 jours par année où s'appliqueraient les limites de marche au ralenti resserrées.

La plupart des municipalités ayant un climat semblable à celui d'Ottawa prévoient dans leur règlement une exception semblable pour tenir compte des effets de la chaleur et du

froid sur les véhicules et les gens. Parmi les moyennes et grandes municipalités en Ontario, 10 comptent la même exception qu'Ottawa actuellement. Toutefois, certaines villes, dont Toronto, Guelph, Burlington et Markham, ne prévoient pas d'exceptions concernant la température; la limite de marche au ralenti s'y applique quelle que soit la température.

Le personnel a invité la population à considérer ces limites de température et à donner leur avis sur les changements potentiels.

Au sujet du seuil inférieur de température actuel de 5 °C (refroidissement éolien inclus) :

- Un tiers des répondants étaient d'accord qu'on ne modifie pas la limite;
- Un quart a proposé d'imposer une durée maximale applicable quelle que soit la température;
- Onze pour cent ont suggéré de diminuer la température minimale et d'autoriser la marche au ralenti illimitée en dessous de ce nouveau seuil;
- Un cinquième souhaitait que la marche au ralenti soit autorisée tant que la vue par les fenêtres est obstruée.

Quant au seuil supérieur de température actuel de 27 °C (indice humidex inclus) :

- Quarante-deux pour cent des répondants ont suggéré d'imposer une durée maximale applicable quelle que soit la température;
- Un tiers proposait de ne pas modifier l'exception;
- Neuf pour cent ont proposé d'augmenter la température maximale et d'autoriser la marche au ralenti illimitée au-dessus de ce nouveau seuil.

Considérations pour les animaux de compagnie

Ont aussi été considérés pendant l'examen, tant durant la conception des recommandations de températures que comme nouvelle exception potentielle, les véhicules où se trouve un animal de compagnie. Cependant, il a été déterminé que le règlement ne devrait pas encourager de laisser un animal de compagnie dans un véhicule stationné vu les risques et les dangers liés aux coups de chaleur et en raison des articles de la *Loi de 2019 sur les services provinciaux visant le bien-être des animaux* concernant l'état de détresse d'un animal dans un véhicule automobile. Si un

résident voit un animal en état de détresse dans un véhicule et que le propriétaire ne peut être localisé rapidement, il faut appeler le 9-1-1.

Limite de marche au ralenti de cinq minutes par temps chaud ou froid

Le personnel recommande l'établissement d'une limite de marche au ralenti de 5 minutes consécutives par période de 60 minutes quand la température est d'au moins 27 °C ou d'au plus 0 °C. On estime que cinq minutes suffisent pour dégivrer les fenêtres ou refroidir l'habitacle par temps très chaud, étant donné que les constructeurs de véhicules modernes affirment que la climatisation fonctionne plus efficacement quand la voiture roule.

La recommandation de fixer une limite de temps, quelle que soit la température (d'une ou de cinq minutes, selon le cas), devrait réduire les émissions et améliorer la qualité de l'air, surtout par temps chaud ou lors d'épisodes de smog. Selon le rapport *Projections climatiques pour la région de la capitale nationale*, Ottawa devrait connaître deux fois et demie plus de jours excédant 30 °C dans les prochaines décennies⁵, donc l'instauration d'une telle mesure contrebalance la limite par temps chaud et les futures répercussions des températures moyennes supérieures. Les personnes ayant besoin de faire marcher leur véhicule au ralenti plus longtemps pour des raisons médicales peuvent toujours obtenir une attestation médicale pour être exemptées de la limite; cette exception est expliquée plus en détail ci-dessous.

On a envisagé de fixer une limite d'une minute, quelle que soit la température, comme dans le règlement sur la marche au ralenti de Burlington, de Kingston (avant la récente mise à jour de son règlement en mai 2024) et de Toronto. Cependant, la consultation du personnel d'application a permis de constater que les agents ont souvent exercé leur pouvoir discrétionnaire de ne pas appliquer la limite d'une minute par temps froid ou chaud, surtout quand elle ne suffisait pas pour dégager la vue par le parebrise et les fenêtres conformément au *Code de la route* de 1990 ou réchauffer le moteur diesel pour réduire les émissions supplémentaires pendant le déplacement. La recommandation de 5 minutes par période de 60 minutes est un juste équilibre, cette limite pouvant être raisonnablement appliquée.

⁵ Commission de la capitale nationale (2020). *Projections climatiques pour la région de la capitale nationale : Résumé*, p. 4. En ligne : https://documents.ottawa.ca/sites/documents/files/climateprojects_execsummary_fr.pdf

L'application d'une limite de marche au ralenti au-dessus ou en dessous d'un certain seuil de température est plus fréquente à l'étranger, dans des villes dont le climat ressemble à celui d'Ottawa, comme le montre le tableau 2.

Tableau 2 : Limites de température et de durée de marche au ralenti à l'extérieur du Canada

Lieu	Limite de température inférieure et de durée	Limite de température supérieure et de durée
Finlande	En bas de -15 °C 4 minutes	S.O.
Washington, D.C.	En bas de 32 °F (0 °C) 5 minutes	S.O.
Cleveland	En bas de 32 °F (0 °C) 10 minutes	En haut de 85 °F (29 °C) 10 minutes
Séoul	S.O.	En haut de 25 °C 5 minutes

Examen des exceptions à la durée maximale de marche au ralenti

Le personnel a étudié en profondeur les exceptions du *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266) actuel afin de confirmer qu'elles sont toujours valables et de déterminer s'il faut les mettre à jour ou les modifier. Sont présentés dans la section suivante les changements qu'on recommande d'apporter à six des exceptions actuelles à la durée maximale de marche au ralenti.

Attestation médicale

Le règlement municipal actuel exempte les véhicules transportant des personnes ayant une lettre d'un médecin qui atteste que le véhicule doit marcher au ralenti pour maintenir la température intérieure ou le taux d'humidité dans une certaine fourchette. Le personnel recommande de conserver cette exception et d'autoriser la délivrance de cette attestation médicale par d'autres professionnels de la santé.

Cette même exemption est présente dans la plupart des règlements municipaux sur la marche au ralenti en Ontario. Des municipalités ontariennes visées par l'examen, 11 prévoyaient cette exception pour reconnaître que les personnes vulnérables au froid ou à la chaleur peuvent avoir des raisons médicales valables de maintenir la température d'un véhicule dans une certaine fourchette. L'exception a aussi reçu le plus grand appui du public dans le sondage; près de 90 pour cent des répondants y étaient favorables.

La consultation de défenseurs des personnes handicapées et du Comité consultatif sur l'accessibilité a révélé que cette exception est importante pour les personnes sensibles à la température, mais que le personnel devrait envisager d'autoriser d'autres professionnels à délivrer cette attestation étant donné que certaines personnes n'ont pas accès facilement à un médecin.

Le personnel recommande d'autoriser les infirmiers praticiens, les ergothérapeutes, les physiothérapeutes et les inhalothérapeutes à délivrer de telles attestations. Pour sélectionner ces professions, il s'est appuyé sur la liste de la *Loi de 1991 sur les professions de la santé réglementées* et sur les professionnels de la santé autorisés à délivrer un permis de stationnement accessible de la province de l'Ontario. On a envisagé de remplacer l'exception pour l'attestation médicale par une exception pour les personnes ayant un permis de stationnement accessible, mais il a été conclu que ces permis sont délivrés pour différents motifs, qui ne correspondent pas toujours aux raisons médicales pouvant justifier la marche au ralenti.

La rétroaction du Comité consultatif sur l'accessibilité a aussi poussé le personnel à envisager d'exempter les véhicules transportant un groupe de personnes nécessitant le maintien d'une certaine température par la marche au ralenti. Cependant, le personnel a conclu que l'exception actuelle sur l'attestation médicale suffit pour couvrir les situations de groupe puisque tout véhicule transportant au moins une personne ayant une attestation médicale serait considéré comme exempté.

Véhicules participant à une opération d'urgence

La recommandation est de continuer d'exempter les véhicules engagés dans des opérations de secours et d'ajouter une exception pour les véhicules de police, d'ambulanciers, de sécurité-incendie ou d'agents d'application des règlements pendant qu'ils sont utilisés pour les opérations ou la formation, sauf lorsque la marche au ralenti ne vise que la commodité pour le conducteur. Cette recommandation a été conçue en consultation avec les Services des règlements municipaux, le Service paramédic d'Ottawa, le Service des incendies d'Ottawa et le Service de police d'Ottawa.

Les véhicules du Service paramédic d'Ottawa peuvent tourner au ralenti pour maintenir le compartiment de traitement du patient, l'équipement et les médicaments dans une certaine plage de température. Pour l'équipement et les médicaments, le Service suit les Normes provinciales relatives au matériel des services d'ambulance de l'Ontario du ministère de la Santé et les lignes directrices des fabricants, qui indiquent la plage de température acceptable. Pour atténuer les effets de la marche au ralenti, le Service

paramédic d'Ottawa déploie des véhicules hybrides et une technologie écologique anti-ralenti, qui limite la marche au ralenti aux situations où il faut activer le système de chauffage ou de refroidissement pour maintenir dans une certaine plage de température le compartiment de traitement du patient, l'équipement et les médicaments. Le Service compte également sur des postes de paramédic (garages) situés stratégiquement dans la ville pour y stationner les véhicules d'urgence.

De même, les véhicules du Service des incendies d'Ottawa tournent au ralenti pour conserver les médicaments et l'équipement en cas d'intervention d'urgence et dans certains cas pour atteindre les paramètres critiques liés à la pression des freins pneumatiques et le fonctionnement des sirènes pendant une période prolongée. Le Service des incendies d'Ottawa s'est doté d'une politique encadrant tous les véhicules d'intervention non urgente afin de minimiser la pollution atmosphérique et l'usure inutile des moteurs et de l'équipement connexe.

Les véhicules de police marchent au ralenti pour le bon fonctionnement des terminaux de répartition mobiles, de l'équipement médical, des cinémomètres et des alcootests routiers, qui doivent être dans une certaine plage de température. Pour éviter que les batteries se vident en quelques heures, la marche au ralenti est également nécessaire pour faire fonctionner les phares pendant de longues périodes.

Chaque règlement sur la marche au ralenti examiné pour le présent rapport prévoyait une exception pour les véhicules d'urgence ou les véhicules engagés dans des opérations de secours. Dans le sondage public, plus de 80 pour cent des répondants étaient favorables à cette exception.

Le personnel recommande que cette exception ne s'applique pas lorsque la marche au ralenti ne vise que la commodité pour le conducteur. Une mention à cet effet a été ajoutée au règlement municipal proposé, puisque cela cadre avec les pratiques exemplaires recommandées par Ressources naturelles Canada⁶ et adoptées par d'autres municipalités, dont Kingston, Toronto, London, Oakville et Markham.

Politique sur les moteurs des véhicules et des appareils municipaux tournant au ralenti et véhicules de transport en commun

Le règlement actuel prévoit une exception pour les véhicules municipaux visés par la Politique interne de la Ville sur les moteurs des véhicules et des appareils municipaux

⁶ Ressources naturelles Canada (janvier 2016). *Un règlement modèle sur la marche au ralenti*. En ligne : <https://ressources-naturelles.canada.ca/efficacite-energetique/collectivites-et-infrastructures/initiatives-relatives-au-transport/3-un-reglement-modele-sur-la-marche-au-ralenti/4406>

tournant au ralenti. Cela s'explique du fait qu'en 2007, à l'entrée en vigueur du *Règlement sur la marche au ralenti* (n° 2007-266), la limite d'une minute de cette politique était plus sévère que celle du règlement. Vu la recommandation du personnel de réduire la limite dans le règlement à une minute, cette exception n'a plus raison d'être.

Pour harmoniser totalement le règlement municipal proposé et la Politique sur les moteurs des véhicules et des appareils municipaux tournant au ralenti de la Ville, on recommande que le règlement exempté expressément les véhicules publics de transport en commun, définis comme des autobus ou fourgonnettes destinés au transport de passagers et exploités par une société municipale de transport en commun. Ces véhicules doivent marcher au ralenti pour assurer le bon fonctionnement et l'entretien du moteur et ainsi être prêts à servir des passagers. Ils ont deux modes de marche au ralenti : rapide et lent. Le mode rapide sert lors du fonctionnement normal de l'autobus, tandis que le mode lent est utilisé au démarrage ou à l'arrêt pour bien réchauffer ou refroidir le moteur, ce qui maintient une température adéquate pour les systèmes de traitement des gaz d'échappement et le bon fonctionnement de l'équipement réduisant les émissions. Les véhicules publics de transport en commun ne marchent pas au ralenti pour rien, et les Services de transport en commun se sont dotés de politiques restreignant cette pratique aux situations où elle est essentielle pour le bon fonctionnement mécanique de ces véhicules. L'exception existe dans d'autres municipalités : Toronto, Hamilton et Peterborough exemptent ces véhicules lorsqu'ils sont arrêtés pour laisser monter ou descendre des passagers, London, pendant un maximum de cinq minutes et Kingston, en tout temps.

Sauf l'exception obligatoire pour les véhicules de transport en commun susmentionnée, le nouveau règlement recommandé et la Politique sur les moteurs des véhicules et des appareils municipaux tournant au ralenti de la Ville s'harmonisent parfaitement quant aux limites de marche au ralenti des véhicules municipaux. Si la Politique n'est plus une exception dans le nouveau règlement, les véhicules municipaux seront assujettis aux exigences de ces deux instruments réglementaires. Pour appliquer cette politique, la Ville surveille la marche au ralenti de ses véhicules par différents moyens, notamment l'utilisation d'un tableau de bord qui indique en temps réel où un véhicule tourne au ralenti et pendant combien de temps. Cette information est transmise aux gestionnaires et aux superviseurs de chaque direction générale, qui peuvent adopter les mesures appropriées.

Mentionnons que la Ville d'Ottawa s'efforce déjà de réduire les émissions de son parc automobile. Dans le cadre de la Stratégie de verdissement du parc automobile, qui

entera bientôt en vigueur, et du Programme d'autobus à émissions zéro, les véhicules et les autobus municipaux seront remplacés par des véhicules hybrides, électriques ou à carburant de remplacement, en vue de réduire, voire d'éliminer, les émissions de gaz à effet de serre et des principaux polluants atmosphériques, dans la mesure du possible. Ces véhicules sont exemptés du règlement municipal actuel et le demeureront dans le règlement recommandé. Au fil de cette transition, l'exception pour le transport en commun deviendra de moins en moins nécessaire.

Véhicules-ateliers

Dans le règlement actuel, un véhicule-atelier s'entend d'un véhicule contenant de l'équipement alimenté en courant par son moteur ou servant à prendre des mesures pour un service public ou un service d'urgence. En 2007, à l'époque où on a prévu cette exception, elle visait les véhicules comme les bennes à ordures, dont le moteur alimente l'équipement. Le personnel recommande de clarifier l'application de cette exception en la formulant comme suit :

« véhicule-atelier » – Véhicule abritant de l'équipement de travail alimenté par le moteur du véhicule (mobile workshop).

Cette modification limitera la marche au ralenti des véhicules-ateliers aux situations nécessitant l'alimentation d'équipement de travail, comme les bétonnières, les rampes d'accès et les compacteurs à déchets, et l'interdira si elle ne vise que la commodité pour le conducteur. Les secteurs se prévalant actuellement de cette exception ont confirmé que la marche au ralenti est nécessaire pour se servir de l'équipement alimenté par le moteur, réchauffer certains véhicules avant de les utiliser et conserver des biens et des matériaux dans une certaine plage de température.

Le personnel prévoit que la clarification du libellé de cette exception aidera à lever l'incertitude chez le public et dans le secteur. Dans le sondage public, plus de 18 pour cent des répondants ont indiqué ne pas savoir si on devrait maintenir cette exception, soit le pourcentage le plus élevé d'incertitude parmi toutes les exceptions.

Véhicules immobiles

Le règlement actuel autorise la marche au ralenti lorsqu'un véhicule doit rester immobile en raison de la circulation, des conditions météorologiques, d'une urgence ou de problèmes mécaniques indépendants de la volonté du conducteur. La plupart des règlements municipaux sur la marche au ralenti en Ontario comprennent une telle exception.

Le personnel recommande de conserver cette exception, mais de la modifier légèrement, soit en y ajoutant les services au volant et en y retirant le facteur des conditions météorologiques, des règles à cet effet étant déjà prévues dans le règlement proposé. Par ailleurs, l'exception pour les urgences s'appliquerait à n'importe quelle situation où les véhicules devraient demeurer immobiles à cause des conditions météorologiques.

On propose d'inclure les services au volant à cette exception parce qu'on reconnaît qu'un automobiliste s'y trouvant est à peu près dans la même situation qu'un automobiliste coincé dans un embouteillage : il attend derrière une file de véhicules. Certains répondants au sondage encourageaient la Ville à légiférer pour qu'il y ait moins de services au volant ou pour les interdire, mais ce n'était pas le but de l'examen. Les infrastructures de service au volant sont régies par le *Règlement de zonage* conformément aux politiques du Plan officiel concernant les endroits où ces infrastructures sont autorisées dans la ville.

Défilés, courses et activités autorisés par le Conseil

Le règlement municipal actuel prévoit une exception pour les défilés, les courses et les activités autorisés par le Conseil. Le personnel recommande le retrait de cette exception. Quand un véhicule participe à un défilé, à une course ou à toute autre activité autorisée par le Conseil et se déplace, il n'est pas visé par le règlement puisqu'il ne marche pas au ralenti. Quand il marche au ralenti à l'une de ces occasions, c'est habituellement parce que son moteur doit alimenter de l'équipement de travail, une situation couverte par l'exception pour les véhicules-ateliers. Selon les résultats de la consultation publique, le taux d'adhésion à cette exception était le plus faible; près de 40 pour cent des répondants étaient contre.

Exceptions qui ne seront pas modifiées

Le personnel recommande de conserver les exceptions suivantes, sans les modifier, comme il est indiqué ci-dessous.

Véhicules privés de transport en commun

Les véhicules privés de transport en commun, définis comme tout autocar, autobus d'excursion ou autobus scolaire, sont actuellement exemptés du règlement quand ils sont arrêtés pour laisser monter ou descendre des passagers. Des consultations ont été menées auprès d'entreprises d'autocars et d'autobus d'excursion avec l'aide de Tourisme Ottawa et de l'Ontario Motor Coach Association. Celles-ci ont révélé que la

marche au ralenti est nécessaire pour maintenir la pression des freins pneumatiques à un niveau approprié pour reprendre la conduite et faire fonctionner les élévateurs et les systèmes numériques et d'éclairage.

Le personnel a également consulté l'Ottawa School Transportation Authority. Elle lui a indiqué qu'il était nécessaire de laisser tourner le moteur au ralenti le temps de laisser monter et descendre les élèves, pour des raisons mécaniques et opérationnelles. Les autobus scolaires doivent parfois augmenter la pression d'air avant de partir quand ils utilisent leurs freins pneumatiques et quand ils se stationnent pare-chocs contre pare-chocs à l'école pour empêcher les élèves de passer entre deux autobus pour atteindre la chaussée. L'Ottawa School Transportation Authority a expliqué au personnel que lorsque les autobus doivent se stationner aussi près les uns des autres, tout problème mécanique découlant de la nécessité de redémarrer le moteur peut nuire aux autobus suivants ou à la circulation et causer des retards.

Le personnel a également consulté les conseils scolaires et les écoles publiques et privées. Les réponses au sondage public ont révélé que la population voit des véhicules marcher au ralenti aux écoles, ou à proximité des écoles, plus souvent qu'à tout autre endroit, à l'exception des services au volant. On a demandé aux écoles et aux conseils scolaires si la marche au ralenti était un problème et les raisons justifiant son utilisation. Un tiers des 63 répondants a indiqué qu'il s'agissait d'un problème, surtout parce que les automobilistes ne respectent pas les règles de stationnement en bordure de rue. Environ un cinquième des personnes interrogées a répondu que la marche au ralenti était nécessaire pour les véhicules de transport spécial et les programmes Dépose-minute.

Le personnel a envisagé la création de zones sans marche au ralenti autour des écoles, mais a finalement jugé le projet irréalisable. Ces zones entreraient en conflit avec la nécessité pour les autobus scolaires de tourner au ralenti pendant l'embarquement et le débarquement des élèves. De plus, la délimitation de ces zones, avec l'installation des panneaux de signalisation, engendrerait des coûts importants et de la confusion, les emprises comptant déjà beaucoup de panneaux et de règles. On estime que les automobilistes auraient du mal à s'y retrouver. Le personnel estime plutôt que la recommandation d'instaurer une limite d'une minute et une durée maximale quelle que soit la température, qui s'appliquerait à la majorité des véhicules aux abords des écoles, y compris les autobus scolaires quand ils ne laissent pas monter ou descendre des passagers, suffirait à réduire la marche au ralenti inutile.

Véhicules blindés

L'exemption actuelle du règlement municipal vise les véhicules blindés si une personne doit rester à l'intérieur pour surveiller le contenu ou pendant le chargement ou le déchargement. Il s'agit d'une exception courante qui existe dans la plupart des municipalités ontariennes, et le personnel recommande de la conserver sans la modifier. Les représentants du secteur ont expliqué que la marche au ralenti est nécessaire dans ces situations pour la santé et la sécurité des employés parce que ces véhicules sont entièrement scellés, sans possibilité de réguler la température en ouvrant les fenêtres. Il y a aussi des raisons de sécurité parce que ces véhicules doivent alimenter de l'équipement qui les garde en communication constante pendant le transport de biens.

Véhicules servant à des pratiques agricoles normales

Les véhicules servant à des pratiques agricoles normales sont exemptés du *Règlement sur la marche au ralenti*. Cette exception et la définition des véhicules agricoles n'ont pas besoin d'être modifiées parce qu'elles reflètent les exigences de la *Loi de 1998 sur la protection de l'agriculture et de la production alimentaire*. Un règlement municipal ne peut limiter une pratique agricole normale exécutée dans le cadre d'une exploitation agricole. La Commission de protection des pratiques agricoles normales, qui a le pouvoir de définir une « pratique agricole normale », a jugé dans *Belwood Poultry v Corporation of the Town of Amherstburg* que les règlements municipaux locaux ne s'appliquaient pas à l'exploitation de volailles de la ferme et ne pouvaient donc pas restreindre la marche au ralenti.

Le personnel a invité des représentants de sociétés agricoles et des associations de propriétaires fonciers dans les quartiers ruraux de la ville à donner leur avis sur règlement actuel et cette exception. Les répondants ont expliqué que la marche au ralenti est requise à des fins d'entretien et d'utilisation de l'équipement agricole, comme le mélange d'aliments pour animaux, la régénération du moteur, les livraisons et les déchargements.

Entretien ou réparation des véhicules

Cette exception s'applique quand le moteur doit tourner au ralenti pour permettre l'entretien ou la réparation d'un véhicule. Elle se trouve dans la plupart des règlements municipaux sur la marche au ralenti, et le personnel recommande de n'y apporter aucune modification. Il peut être nécessaire de faire tourner le moteur au ralenti pour le

diagnostic et le dépannage liés aux émissions, le fonctionnement du moteur, pour le rinçage ou la purge de certains systèmes comme la servodirection ou le système de refroidissement, la vérification de fuites ou la mise à l'essai de réparations. Cette exception se limite aux situations où la marche au ralenti est essentielle.

Véhicules qui éliminent les émissions pendant que leur moteur tourne au ralenti

L'exception actuelle s'applique aux véhicules, y compris les véhicules hybrides, qui éliminent les émissions de gaz à effet de serre et des principaux contaminants atmosphériques pendant que leur moteur tourne au ralenti. Le règlement vise à restreindre la marche au ralenti inutile des véhicules qui émettent ces émissions et ces contaminants nocifs. À l'introduction de cette exception en 2007, le personnel avait constaté que la technologie d'élimination des émissions du tuyau d'échappement était en plein essor. Les véhicules hybrides ont été ajoutés au libellé du règlement municipal par une motion du Conseil ([motion n° 13/10](#)).

On recommande de conserver cette exception vu la prévalence croissante de ces véhicules et le fait qu'elle correspond à l'objectif du règlement de réduire les émissions. Les véhicules électriques et hybrides sont plus courants aujourd'hui. En juin 2024, il est estimé que le nombre total de véhicules électriques dans la région géographique d'Ottawa excède 13 800⁷. Ces véhicules sont plus accessibles et abordables grâce à de nouvelles politiques et plus efficaces grâce à des technologies émergentes comme les batteries et les piles à combustible à hydrogène améliorées. Les véhicules hybrides sont également de plus en plus communs, et la plupart des grands constructeurs proposent des options hybrides. Beaucoup de véhicules modernes sont aussi dotés d'une technologie d'arrêt et de démarrage, conçue pour limiter la marche au ralenti du moteur quand le véhicule est immobile.

Règles sur la marche au ralenti dans le *Règlement sur le bruit* (n° 2017-255)

Le *Règlement sur le bruit* (n° 2017-255, dans sa version modifiée) encadre la marche au ralenti de véhicules automobiles dans l'angle du bruit plutôt que de l'environnement. Son article 16 limite le fonctionnement d'un moteur à cinq minutes pendant que le véhicule est immobile et exempte les véhicules de transport en commun ayant des passagers à bord, certains véhicules dont une fonction essentielle nécessite l'alimentation d'équipement par le moteur, notamment les bétonnières, les plates-

⁷ *Véhicules électriques en Ontario – par région de tri d'acheminement ou RTA : Q2 2024* (juin 2024). En ligne : <https://data.ontario.ca/fr/dataset/electric-vehicles-in-ontario-by-forward-sortation-area/resource/f08d1b7c-3833-4a2a-bc8d-7a948ead990f>.

formes élévatrices et les compacteurs de déchets, et les situations où le système de chauffage ou de réfrigération est asservi au moteur. Le personnel a recommandé d'abroger cet article afin que la marche au ralenti des véhicules soit encadrée exclusivement par le *Règlement sur la marche au ralenti*. Cela simplifiera l'application des règles, améliorera la compréhension du public et facilitera la consultation.

Approche d'application

Le travail d'application misait principalement sur l'éducation et les avertissements afin de sensibiliser la population aux effets nocifs de la marche au ralenti inutile.

Si le nouveau règlement est approuvé, le personnel mettrait en œuvre une vaste campagne d'éducation et de sensibilisation du public sur le nouveau règlement sur la marche au ralenti en s'appuyant sur ottawa.ca, les médias sociaux et les communications directes avec les personnes et les groupes qui ont participé à l'examen du règlement. Le respect du nouveau règlement sera contrôlé afin de s'assurer qu'il atteint l'objectif visé. Les résultats seront communiqués dans le cadre du rapport annuel du Service, et les difficultés et les problèmes seront signalés.

Le nouveau règlement proposé comprend des outils d'application supplémentaires. Dans le règlement proposé, la définition de la marche au ralenti sera modifiée et une disposition sera ajoutée pour permettre la remise d'une contravention au propriétaire d'un véhicule, y compris les personnes morales, le cas échéant, et non plus seulement à la personne au volant du véhicule. C'est ainsi que le règlement est appliqué actuellement, et le personnel recommande de continuer dans cette voie. Les contraventions continueront d'être remises principalement en réponse aux plaintes, et les résidents peuvent appeler au 3-1-1 pour faire lancer une enquête sur un incident de marche au ralenti.

Le personnel a aussi examiné les amendes fixées actuellement pour les infractions liées à la marche au ralenti. Le montant actuel est de 500 \$. Dans la région du Grand Toronto, les amendes se situent autour de 100 \$, soit 105 \$ à Toronto; 120 \$ à Burlington, 150 \$ à Mississauga et 100 \$ à Hamilton. À Vancouver, les amendes sont d'au moins 250 \$, et dans l'arrondissement d'Outremont, à Montréal, d'au moins 150 \$. Sous réserve de l'approbation du règlement municipal proposé, le personnel de la Direction générale des services de protection et d'urgence demandera au gouvernement de l'Ontario d'approuver les amendes fixées. Comme pour les autres règlements municipaux, les Services des règlements municipaux emploieront un

système d'application progressif allant des avertissements aux amendes et augmentant les amendes en cas de non-conformité continue ou flagrante.

Le personnel a envisagé de laisser les résidents envoyer des vidéos par courriel aux Services des règlements municipaux comme preuves d'un cas de marche au ralenti illégale. Le personnel d'application acceptait déjà et continuera d'accepter les preuves par vidéo dans le cadre des enquêtes en cours. Cependant, il est actuellement impossible d'envoyer des vidéos par le portail de plaintes de la Ville en raison des restrictions technologiques de l'application traitant les demandes en ligne, qui limite la taille des pièces jointes à 6 Mo ou moins. Ainsi, les vidéos, qui doivent durer au moins une minute pour prouver l'infraction, ne peuvent être téléversées. Dans l'éventualité où cette restriction technologique disparaîtrait, l'envoi de vidéos sera remis sur la table.

Mise en œuvre

La sensibilisation du public joue un rôle essentiel dans la réduction de la marche au ralenti inutile des véhicules. Si les recommandations du présent rapport sont adoptées, un plan de communication rigoureux sera mis en œuvre pour bien informer la population des changements. L'information sera publiée sur Ottawa.ca, dans des messages d'intérêt public et sur les médias sociaux de la Ville.

Il est recommandé que ces changements entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2025. Cela donnera le temps pour sensibiliser la population aux nouvelles règles.

Conclusion

La diminution de la marche au ralenti inutile des véhicules réduit les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques nocifs pour le climat et l'environnement, ce qui va dans le sens des politiques de la Ville d'Ottawa et des priorités pour le mandat du Conseil. La proposition d'une durée maximale d'une minute cadre avec les pratiques d'autres municipalités ontariennes et les recommandations de Ressources naturelles Canada, et l'instauration d'une limite de cinq minutes par temps froid ou chaud restreint raisonnablement la marche au ralenti dans des situations auparavant non régies. Les exceptions recommandées visent des types de véhicules et des situations où la marche au ralenti demeure nécessaire pour des raisons de santé et de sécurité et le bon fonctionnement des véhicules.

Le personnel estime que le règlement municipal recommandé cadre avec les priorités stratégiques du Conseil et le Plan directeur sur les changements climatiques.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Le présent rapport n'a aucune incidence financière.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Rien n'empêche juridiquement d'approuver les recommandations de ce rapport.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Ce règlement municipal s'applique à l'ensemble de la ville.

COMMENTAIRES DES COMITÉS CONSULTATIFS

À la réunion d'avril 2024 du Comité consultatif sur l'accessibilité, le personnel a présenté les commentaires issus des consultations précédentes du public et des représentants de l'Ottawa Disability Coalition et d'autres groupes de défense des intérêts, et a posé des questions aux membres du Comité sur leur expérience en lien avec la marche au ralenti.

Les membres étaient d'accord avec un commentaire précédent indiquant qu'une limite de marche au ralenti plus courte peut être bénéfique pour les personnes malvoyantes, car le bruit du moteur peut masquer le bruit des autres véhicules et créer une incertitude quant au moment où l'on peut traverser un accès privé en toute sécurité. La rétroaction a aussi porté sur l'élargissement de la liste des professionnels pouvant délivrer une attestation médicale pour autoriser la marche au ralenti en raison de la pénurie généralisée de médecins, les conséquences disproportionnées que le changement des limites de température peut entraîner chez les personnes sensibles à la température et le rôle essentiel de la sensibilisation dans tout changement recommandé au règlement municipal.

Le Comité consultatif sur l'accessibilité a suggéré d'élargir l'exception pour l'attestation médicale pour inclure les véhicules transportant un groupe de personnes pouvant être disproportionnellement touchées par la température. Il a aussi proposé au personnel de considérer les avantages d'une meilleure qualité de l'air.

CONSULTATIONS

À l'automne 2023, des consultations préliminaires ont été réalisées auprès des directions générales de la Ville, où le personnel a donné des renseignements sur la marche au ralenti et a parlé de son expérience à ce sujet. On a aussi consulté le

personnel d'autres municipalités ontariennes sur l'administration de leur règlement municipal sur la marche au ralenti.

À l'hiver 2024, un sondage a été publié sur Participons Ottawa pour solliciter les commentaires de la population sur le règlement. La Ville en a fait la promotion sur ses médias sociaux de la Ville, dans des messages d'intérêt public, dans les médias locaux et dans une entrevue avec les médias. Le personnel a aussi invité des associations communautaires et des groupes environnementalistes à participer. Au total, 1 045 réponses ont été reçues durant cette période de consultation publique, dont les résultats sont présentés dans la section *Analyse* du présent rapport.

En parallèle du sondage public, d'autres sondages ont été envoyés aux entreprises et aux secteurs utilisant des types de véhicules actuellement exemptés de la limite de marche au ralenti pour évaluer si les dispositions sont adaptées ou non et recueillir des commentaires sur le règlement municipal. Les répondants au sondage des entreprises ont indiqué que la principale raison de faire tourner le moteur au ralenti est de réchauffer le véhicule avant de partir, ou de maintenir le conducteur, les passagers ou la cargaison (en particulier la cargaison périssable) au chaud ou au frais.

Le personnel a recueilli la rétroaction d'entreprises de véhicules blindés à Ottawa, d'entrepreneurs travaillant dans les emprises et pour des services publics (sur les véhicules-ateliers), de sociétés agricoles rurales et d'associations de propriétaires fonciers (sur les pratiques agricoles normales) et de chauffeurs d'autocars, d'autobus d'excursion et d'autobus scolaires ainsi que de conseils scolaires et d'écoles. Leurs commentaires sont synthétisés dans les différentes sous-sections de la section *Analyse* du présent rapport.

Le personnel a consulté l'Ottawa Disability Coalition et le Comité consultatif sur l'accessibilité afin de comprendre l'expérience vécue des personnes en situation de handicap concernant la marche au ralenti. Les résultats sont présentés dans les sections *Commentaires des comités consultatifs* et *Répercussions sur l'accessibilité* du présent rapport.

À la fin de ces consultations externes, un rapport « Ce que nous avons entendu », ci-joint en tant que document 2, a été publié sur Participons Ottawa, et les parties prenantes en ont été avisées.

Enfin, au printemps 2024, les dernières consultations ont été menées auprès des directions générales de la Ville. Le personnel a résumé la rétroaction reçue aux

consultations externes et il a été question des effets potentiels des recommandations fondées sur toute la rétroaction recueillie.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

Le personnel a consulté l'Ottawa Disability Coalition, des représentants de la communauté des personnes aveugles et le Comité consultatif sur l'accessibilité afin de comprendre les effets et l'utilité de la marche au ralenti d'un véhicule pour les personnes en situation de handicap et de contribuer à définir la durée maximale et plusieurs exceptions à cette limite.

Les recommandations de prolonger la durée maximale de marche au ralenti quand la température est supérieure à 27 °C (indice humidex inclus) et de conserver l'exception pour l'attestation médicale proviennent en partie des commentaires reçus concernant l'incidence de la chaleur sur les personnes ayant certains troubles de santé.

L'exception pour les véhicules-ateliers comprend les véhicules dont le moteur alimente des dispositifs de levage ou des rampes d'accès. Conformément au Règlement de l'Ontario 191/11 (*Normes d'accessibilité intégrées*), les fournisseurs de services de transport classique et les fournisseurs de services de transport adapté doivent faire fonctionner ces dispositifs. Plus généralement, cette exception favorise l'utilisation des dispositifs nécessitant l'énergie mécanique du moteur pour donner accès au véhicule.

Outre ce qui figure aux sections *Analyse* et *Commentaires des comités consultatifs*, la diminution de la durée maximale permise réduira les polluants nocifs, comme il est expliqué dans la section *Répercussions environnementales*. Ces polluants posent un risque disproportionnel pour la santé de certaines personnes, dont les personnes âgées et les personnes ayant des troubles de santé préexistants.

RÉPERCUSSIONS SUR LA GESTION DES ACTIFS

La Politique sur les moteurs des véhicules et des appareils municipaux tournant au ralenti de la Ville d'Ottawa encadre depuis plus d'une vingtaine d'années la marche au ralenti des véhicules appartenant à la Ville ou qu'elle loue. La recommandation d'harmoniser le règlement municipal proposé à la durée maximale et aux exceptions de cette politique vise à faciliter la compréhension du public et du personnel des règles sur la marche au ralenti et à réduire la marche au ralenti inutile. Cela a pour effet de prolonger le cycle de vie des véhicules de la Ville et cadre avec le principe directeur sur la durabilité dans la Politique de gestion intégrale des actifs.

RÉPERCUSSIONS CLIMATIQUES

Les véhicules à moteur à combustion interne brûlent du carburant pour alimenter leur moteur, un processus qui produit des émissions nocives, notamment du dioxyde de carbone, l'un des principaux gaz à effet de serre responsable des changements climatiques, et des principaux polluants atmosphériques, qui appauvrissent la qualité de l'air. Par conséquent, réduire la marche au ralenti inutile diminue la quantité de gaz à effet de serre – et de polluant nocifs – relâchés dans l'atmosphère, comme il est indiqué plus en détail dans la section *Répercussions environnementales*.

Dans le Plan directeur sur les changements climatiques d'Ottawa, on estime que le secteur du transport produit 44 pour cent de toutes les émissions de gaz à effet de serre de la Ville. De plus, ce plan fixe des cibles de réduction des émissions pour la communauté et les entreprises en vue d'atteindre l'objectif d'une ville propre, écologique et résiliente d'ici 2050. Même si pour atteindre cet objectif, il faut surtout délaissier les véhicules à moteur à combustion interne, encourager le transport actif et le transport en commun et se tourner vers les véhicules électriques à batterie qui ne produisent aucune émission, la marche au ralenti contribue aux émissions du secteur du transport, alors il est utile de la restreindre pour nous rapprocher des cibles de réduction communautaires.

On estime que les véhicules à combustion interne légers et moyens émettent 69 grammes de dioxyde de carbone par minute⁸ et qu'on compte environ 619 200 véhicules de ce genre à Ottawa, selon le calcul suivant :

- La population d'Ottawa est estimée à 1,08 million d'habitants⁹;
- La population de l'Ontario est estimée à 15,99 millions d'habitants¹⁰;
- La part d'Ottawa des véhicules légers et moyens en Ontario (autour de sept pour cent d'environ 8,991 millions de véhicules) est de 633 000 véhicules¹¹;
- Le nombre de véhicules à combustion interne légers et moyens à Ottawa équivaut à 619 200 (633 000 véhicules moins environ 13 800 véhicules

⁸ Ressources naturelles Canada (avril 2009). *Marche au ralenti – Foire aux questions*. En ligne :

<https://oee.mcan.gc.ca/transports/marche-au-ralenti/faqs.cfm>

⁹ Ville d'Ottawa (janvier 2024). *Prévisions démographiques et des ménages actuels*. En ligne : <https://ottawa.ca/fr/vivre-ottawa/statistiques-et-donnees-demographiques/previsions-demographiques-et-des-menages-actuels#section-29b9341b-b349-49d2-98dc-5e384fb00c53>

¹⁰ Gouvernement de l'Ontario (juin 2024). *Rapport démographique trimestriel de l'Ontario : Faits saillants du premier trimestre*. En ligne : <https://www.ontario.ca/fr/page/rapport-demographique-trimestriel-de-lontario-faits-saillants-du-premier-trimestre>

¹¹ Statistique Canada (novembre 2023). *Immatriculations des véhicules légers et utilitaires moyens : tableau de bord interactif*. En ligne : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/71-607-x/71-607-x2022023-fra.htm>

électriques)¹².

On estime aussi qu'un véhicule de tourisme moyen émet 4 600 kilogrammes de dioxyde de carbone par année¹³. Si tous les véhicules légers et moyens à moteur à combustion interne légers et moyens d'Ottawa réduisaient leur marche au ralenti quotidienne de deux minutes, après un an on aurait évité la production de 31,2 millions de kilogrammes de dioxyde de carbone, ce qui équivaldrait à retirer plus de 6 780 véhicules de tourisme des routes d'Ottawa. Ainsi, grâce à la réduction de la durée maximale de marche au ralenti et à l'ajout d'une limite quelle que soit la température, on contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à améliorer globalement la qualité de l'air, ce qui atténue les effets des changements climatiques.

RÉPERCUSSIONS ENVIRONNEMENTALES

En plus des avantages de réduire les émissions de gaz à effet de serre, comme il est décrit dans la section *Répercussions climatiques*, la diminution de la marche au ralenti inutile des véhicules améliore aussi la qualité de l'air locale, comme moins de polluants nocifs sont générés.

Selon Environnement et Changement climatique Canada, les véhicules à moteur à combustion interne émettent différents polluants, notamment des composés organiques volatils, des oxydes d'azote, des matières particulaires, du monoxyde de carbone et des oxydes de soufre¹⁴. Ces polluants contribuent à la formation d'ozone troposphérique, un irritant respiratoire et constituant majeur du smog. Ils posent également toutes sortes de risques pour la santé, comme de graves symptômes respiratoires, des symptômes de l'asthme et des bronchites, qui à leur tour augmentent le nombre d'admissions à l'hôpital et à l'urgence.

RÉPERCUSSIONS SUR LES AUTOCHTONES, LE GENRE ET L'ÉQUITÉ

La recommandation d'élargir la liste de professionnels de la santé pouvant remettre une attestation médicale exemptant une personne de la limite de marche au ralenti reconnaît que l'accès à un médecin n'est pas universel. L'inclusion des infirmiers praticiens, des ergothérapeutes, des physiothérapeutes et des inhalothérapeutes permet d'aider les personnes devant faire tourner leur véhicule au ralenti pour des

¹² *Véhicules électriques en Ontario – par région de tri d'acheminement ou RTA : Q2 2024* (juin 2024). En ligne : <https://data.ontario.ca/fr/dataset/electric-vehicles-in-ontario-by-forward-sortation-area/resource/f08d1b7c-3833-4a2a-bc8d-7a948ead990f>

¹³ Environmental Protection Agency des États-Unis (août 2023). *Greenhouse Gas Emissions from a Typical Passenger Vehicle*. En ligne : <https://www.epa.gov/greenvehicles/greenhouse-gas-emissions-typical-passenger-vehicle>.

¹⁴ Environnement et Changement climatique Canada (février 2017). *Pollution atmosphérique associée aux voitures, aux camions, aux camionnettes et aux VUS*. En ligne : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/pollution-atmospherique/sources/transports/voitures-camions-camionnettes-vus.html>

raisons médicales et rend l'accès aux attestations pour les résidents et les visiteurs en ayant besoin plus équitable.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

La limite de marche au ralenti s'applique à l'ensemble de la ville. Néanmoins, on reconnaît que certains véhicules doivent marcher au ralenti pour réaliser des activités dans le cadre de pratiques agricoles normales. Le personnel recommande de conserver cette exception pour faciliter ces activités et conformément à la *Loi de 1998 sur la protection de l'agriculture et de la production alimentaire*, qui établit qu'un règlement municipal ne peut interférer avec les pratiques agricoles normales.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Le présent rapport appuie la priorité stratégique suivante des Priorités pour le mandat du Conseil pour 2023 à 2026 :

- Une ville verte et résiliente, grâce à la réduction des émissions de gaz à effet de serre produites par la marche au ralenti inutile des véhicules.

DOCUMENTATION À L'APPUI

Les documents suivants appuient le présent rapport :

Document 1 – *Règlement sur la marche au ralenti* recommandé

Document 2 – Rapport « Ce que nous avons entendu » sur le *Règlement sur la marche au ralenti*

SUITE À DONNER

Après l'approbation des recommandations du présent rapport, la Direction générale des services de protection et d'urgence, de concert avec les Services juridiques, préparera les règlements et les règlements municipaux modificatifs requis en vue de leur adoption par le Conseil et demandera au gouvernement de l'Ontario d'imposer les amendes, conformément aux processus applicables. De plus, toutes les mesures administratives nécessaires relatives à la mise en œuvre des recommandations seront prises. Le matériel informatif sur le nouveau règlement sur la marche au ralenti sera publié sur ottawa.ca et les médias sociaux de la Ville.

BY-LAW 2024-XXX

A by-law of the City of Ottawa respecting the regulation and control of vehicle idling and to repeal By-law No. 2007-266.

The Council of the City of Ottawa enacts as follows:

DEFINITIONS

1. In this by-law,

“By-law Officer” means a person appointed by Council to enforce the provisions of this by-law and who may be referred to as an officer, inspector or municipal law enforcement officer;

“drive-through facility” means a premises lawfully used to provide or dispense products or services through an attendant or a window or an automated machine, to persons remaining in vehicles that are in a designated queuing space, and may be in combination with other land uses;

“Farming and Food Production Protection Act” means the *Farming and Food Production Protection Act*, 1998, S.O. 1998, c.1, as amended, and includes the Regulations passed under it;

“Highway Traffic Act” means the *Highway Traffic Act*, R.S.O. 1990, c.H.8, as amended, and the regulations passed under it;

“idle” and “idling” mean the stopping of a vehicle while the engine is running or the operation of the engine of a vehicle while the vehicle is not in motion;

“mobile workshop” means a vehicle containing work equipment that must be powered by the vehicle engine;

“Municipal Act” means the *Municipal Act*, 2001, S.O. 2001, c.25, as amended, and the regulations passed under it;

“normal farm practice” means a normal farm practice as defined under the Farming and Food Production Protection Act, and for greater clarity means a practice that:

- (a) is conducted in a manner consistent with proper and acceptable customs and standards as established and followed by similar agricultural operations under similar circumstances, or
- (b) makes use of innovative technology in a manner consistent with proper advanced farm management practices;

“owner” means the person who is the registered owner of the vehicle in accordance with the vehicle permit and licence plate registration information;

“private transit vehicle” means tour buses, school buses and motor coaches;

“Provincial Offences Act” means the *Provincial Offences Act*, R.S.O. 1990, c. P. 33, as amended, and the regulations passed under it;

“public transit vehicle” means vans and buses intended for passenger transport and operated by a municipal transit authority;

“stop” and “stopping” mean the halting of a vehicle, even momentarily, whether occupied or not, except where necessary to avoid conflict with other traffic or in compliance with the directions of a police officer or a traffic control sign or signal; and

“vehicle” means a motor vehicle, trailer, traction engine, farm tractor or road building machine as defined in the Highway Traffic Act and any vehicle drawn, propelled, or driven by any kind of non-muscular power but does not include cars or electric or diesel electric railways running on rails or boats.

INTERPRETATION

2. (1) In this by-law,
 - (a) person may refer to a natural person, partnership, or corporation, as the context requires;
 - (b) any reference to words in the plural include the singular, as applicable, unless used with a number modifying the term;
 - (c) wherever this by-law refers to a person with reference to gender or the gender neutral, the intention is to read the by-law with the gender applicable to the circumstances; and
 - (d) headings are for reference only and shall not affect the meaning or interpretation of this by-law.

APPLICATION

3. This by-law applies to all idling vehicles within the City of Ottawa limits.

GENERAL PROVISIONS

4. (1) No person, including the owner, shall cause, permit or allow an occupied vehicle to idle for more than one period of one (1) minute in a sixty (60)

minute period, when the exterior temperature is equal or less than twenty-seven degrees Celsius (27°C) including the Humidex calculation or equal or greater than zero degrees Celsius (0°C) as determined by Environment Canada.

- (2) Notwithstanding subsection (1), no person, including the owner, shall cause, permit or allow an occupied vehicle to idle for more than one period of five (5) consecutive minutes in a sixty (60) minute period, when the exterior temperature is greater than twenty-seven degrees Celsius (27°C) including the Humidex calculation or less than zero degrees Celsius (0°C) as determined by Environment Canada.
 - (3) No person, including the owner, shall cause, permit or allow an unoccupied vehicle to idle for more than one period of one (1) minute in a sixty (60) minute period, at any exterior temperature.
5. Section 4 shall not apply to,
- (a) vehicles that do not emit green house gases or criteria air contaminants during the idling phase of operation;
 - (b) mobile workshops while they are in the course of being used for their basic function;
 - (c) vehicles where idling is required to repair the vehicle or prepare it for service;
 - (d) armoured vehicles where a person remains inside the vehicle while guarding the contents of the vehicle or while the vehicle is being loaded or unloaded;
 - (e) police, ambulance, fire or provincial offence officer vehicles while engaged in operational or training activities, except where idling occurs substantially for operator convenience;
 - (f) vehicles assisting in an emergency;
 - (g) vehicles required to remain motionless because of any emergency, mechanical difficulty, traffic or when operating in the travelled portion of a drive-through facility;
 - (h) private transit vehicles while passengers are embarking or disembarking;
 - (i) vehicles transporting a person where a medical doctor, nurse practitioner, occupational therapist, physiotherapist or respiratory therapist certifies in writing that a person requires that temperature or humidity be maintained within a certain range;
 - (j) public transit vehicles; or
 - (k) vehicles engaged in normal farm practices.

ADMINISTRATION AND ENFORCEMENT

6. This by-law shall be enforced by a By-law Officer.

OFFENCES AND PENALTIES

7. Any person who contravenes any of the provisions of this by-law is guilty of an offence.
8. Any person who hinders or obstructs a person lawfully carrying out the enforcement of this by-law is guilty of an offence.
9. Any person who is convicted of an offence under this by-law is liable to a fine as provided for in the Provincial Offences Act.
10. Every person who is convicted of an offence under this by-law is liable to a minimum fine not exceeding \$500.00 and to a maximum fine not exceeding \$100,000 for each day or part of a day that the offence occurs or continues pursuant to subsection 429(3) of the Municipal Act and all such offences are designated as continuing offences as provided for in subsection 429(2), paragraph (a), of the Municipal Act.
11. In addition to section 10, the total of all daily fines for a continuing offence is not limited to \$100,000 as provided for in subsection 429(3), paragraph 2, of the Municipal Act.
12. When a person has been convicted of an offence under this by-law, the Ontario Court of Justice or any court of competent jurisdiction may, in addition to any penalty imposed on the person convicted, issue an order:
 - (a) prohibiting the continuation or repetition of the offence by the person convicted; and
 - (b) require the person convicted to correct the contravention in the manner and within the period that the court considers appropriate.

REPEAL BY-LAW 2007-266 AND TRANSFER

13. (1) By-law 2007-266 entitled “A by-law of the City of Ottawa to control the idling of vehicles” is repealed.
- (2) The repeal of By-law 2007-266 shall not affect any offence committed against any provision of the by-law or any penalty incurred under it or any investigative proceeding or prosecution commenced pursuant to it.

EFFECTIVE DATE

14. This by-law shall come into force and take effect on January 1, 2025.

SHORT TITLE

15. This by-law is referred to as the “Idling Control By-law”.

ACS2025-EPS-PPD-0003

Document 1 - Recommended Idling Control By-law

ENACTED AND PASSED this day of 2024.

CITY CLERK

MAYOR

RÈGLEMENT N° 2024-XXX

Règlement de la Ville d'Ottawa visant à régir et contrôler la marche au ralenti et à abroger le Règlement n° 2007-266.

Le Conseil municipal d'Ottawa adopte ce qui suit :

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement :

« agent des règlements » – Personne nommée par le Conseil pour faire appliquer le présent règlement et qui peut être désignée sous le titre d'agent, d'inspecteur ou d'agent d'application des règlements municipaux (*By-law Officer*);

« arrêt » et « arrêter » – L'immobilisation d'un véhicule, occupé ou non, même momentanément, sauf si la manœuvre est nécessaire pour éviter une collision ou pour se conformer aux directives d'un agent de police ou aux indications d'un panneau ou d'un signal routier (*stop* et *stopping*);

« Code de la route » – Le *Code de la route*, L.R.O. 1990, chap. H.8, dans sa dernière version, et tout règlement pris en application de celui-ci (*Highway Traffic Act*);

« Loi sur la protection de l'agriculture et de la production alimentaire » – La *Loi de 1998 sur la protection de l'agriculture et de la production alimentaire*, L.O. 1998, chap. 1, dans sa dernière version, ainsi que tout règlement pris en application de celle-ci (*Farming and Food Production Protection Act*);

« Loi sur les infractions provinciales » – La *Loi sur les infractions provinciales*, L.R.O. 1990, ch. P.33, dans sa dernière version, et tout règlement pris en application de celle-ci (*Provincial Offences Act*);

« Loi sur les municipalités » – La *Loi de 2001 sur les municipalités*, L.O. 2001, chap. 25, dans sa dernière version, et tout règlement pris en application de celle-ci (*Municipal Act*);

« marche au ralenti » – Le fait d'immobiliser un véhicule alors que son moteur tourne ou le fait de faire tourner le moteur d'un véhicule qui n'est pas en mouvement (*idle* et *idling*);

« pratique agricole normale » – Pratique agricole normale au sens de la *Loi sur la protection de l'agriculture et de la production alimentaire*, c'est-à-dire une pratique qui :

- a) est exécutée conformément à des coutumes et à des normes adéquates et acceptables, telles qu'elles sont établies et respectées à l'égard d'exploitations agricoles comparables dans des circonstances similaires; ou
- b) utilise des technologies novatrices conformément à des pratiques de gestion agricole modernes et adéquates (*normal farm practice*);

« propriétaire » – Le propriétaire enregistré du véhicule selon le permis du véhicule et les renseignements d'immatriculation (*owner*);

« service au volant » – Installation où des personnes dans leur véhicule automobile obtiennent des produits ou des services au guichet d'un préposé ou à un guichet automatique situé au bout d'une zone d'attente délimitée; l'utilisation peut être combinée à d'autres utilisations du sol (*drive-through facility*);

« véhicule » – Véhicule automobile, remorque, locomotive routière, tracteur agricole ou machine à construire des routes, tels qu'ils sont définis dans le *Code de la route*, et tout véhicule tracté, mû ou conduit au moyen d'une puissance autre que la force musculaire, à l'exception des voitures ou des trains électriques ou hybrides diesel-électrique sur rails ou les bateaux (*vehicle*);

« véhicule-atelier » – Véhicule abritant de l'équipement de travail alimenté par le moteur du véhicule (*mobile workshop*);

« véhicule privé de transport en commun » – Tout autobus d'excursion, autobus scolaire ou autocar (*private transit vehicle*);

« véhicule public de transport en commun » – Fourgonnette ou autobus destinés au transport de passagers et exploités par une société municipale de transport en commun (*public transit vehicle*).

INTERPRÉTATION

- 2. 1) Dans le présent règlement :
 - a) le terme « personne » peut désigner une personne physique, une société en nom collectif ou une personne morale, selon le contexte;
 - b) le pluriel s'entend aussi du singulier, selon le cas, sauf si un nombre modifie le terme;

- c) dans tous les cas où ce règlement désigne le genre d'une personne ou est neutre du point de vue du genre, il faut interpréter le règlement selon le genre applicable aux circonstances;
- d) les rubriques ne visent qu'à faciliter la consultation du Règlement, et non à en modifier le sens ou l'interprétation.

CHAMP D'APPLICATION

- 3. Le présent règlement s'applique à tous les véhicules marchant au ralenti situés dans les limites géographiques de la ville d'Ottawa.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 4.
 - 1) Nul, y compris le propriétaire, ne peut faire marcher ou permettre de faire marcher un véhicule occupé au ralenti plus d'une (1) minute par période de soixante (60) minutes, lorsque la température extérieure est égale ou inférieure à vingt-sept degrés Celsius (27 °C), indice humidex compris, ou égale ou supérieure à zéro degré Celsius (0 °C), selon Environnement Canada.
 - 2) Nonobstant le paragraphe 4(1), nul, y compris le propriétaire, ne peut faire marcher ou permettre de faire marcher un véhicule occupé au ralenti plus d'une fois pendant cinq (5) minutes consécutives au cours d'une période de soixante (60) minutes, lorsque la température extérieure est supérieure à vingt-sept degrés Celsius (27 °C), indice humidex compris, ou inférieure à zéro degré Celsius (0 °C), selon Environnement Canada.
 - 3) Nul, y compris le propriétaire, ne peut faire marcher ou permettre de faire marcher un véhicule inoccupé au ralenti pendant plus d'une (1) minute au cours d'une période de soixante (60) minutes, quelle que soit la température extérieure.
- 5. L'article 4 ne s'applique pas aux véhicules suivants :
 - a) Véhicules qui n'émettent pas de gaz à effet de serre ni de principaux contaminants atmosphériques quand leur moteur tourne au ralenti;
 - b) Véhicules-ateliers, pendant qu'ils sont utilisés pour l'accomplissement de leurs fonctions de base;
 - c) Véhicules dont le moteur doit tourner au ralenti pour en permettre l'entretien ou la réparation;
 - d) Véhicules blindés, lorsqu'une personne se trouve à l'intérieur pour en surveiller le contenu ou pendant leur chargement ou déchargement;
 - e) Véhicules de police, d'ambulanciers, de sécurité-incendie ou d'agents des infractions provinciales pendant qu'ils sont utilisés pour les opérations ou la formation, sauf lorsque la marche au ralenti ne vise que la commodité pour le conducteur;
 - f) Véhicules participant à une opération d'urgence;

- g) Véhicules qui doivent rester immobiles en raison d'une urgence, d'un ennui mécanique ou de la circulation ou qui circulent dans la file d'attente d'un service au volant;
- h) Véhicules privés de transport en commun arrêtés pour laisser monter ou descendre des passagers;
- i) Véhicules transportant une personne, dans les cas où un médecin, un infirmier praticien, un ergothérapeute, un physiothérapeute ou un inhalothérapeute certifié par écrit que pour des raisons médicales, il faut maintenir dans une certaine plage, pour cette personne, la température ou l'humidité;
- j) Véhicules publics de transport en commun;
- k) Véhicules servant à des pratiques agricoles normales.

ADMINISTRATION ET APPLICATION

6. Le présent règlement est appliqué par un agent des règlements.

INFRACTIONS ET PÉNALITÉS

7. Toute personne qui contrevient à l'une des dispositions du présent règlement est coupable d'une infraction.
8. Toute personne qui entrave ou fait obstacle à une personne qui exécute légalement l'application du présent règlement est coupable d'une infraction.
9. Toute personne reconnue coupable d'une infraction en vertu de ce règlement est passible d'une amende selon les modalités prévues dans la *Loi sur les infractions provinciales*.
10. Toute personne reconnue coupable d'une infraction en vertu de ce règlement est passible d'une amende minimum d'au plus 500 \$ et d'une amende maximum d'au plus 100 000 \$ pour chaque jour ou partie d'une journée au cours desquels l'infraction est commise ou continue de l'être en vertu du paragraphe 429(3) de la *Loi de 2001 sur les municipalités*. Toutes ces infractions constituent des infractions répétées au terme de l'alinéa a) du paragraphe 429(2) de la *Loi de 2001 sur les municipalités*.
11. Outre l'article 10, le total des amendes journalières pour une infraction répétée peut dépasser 100 000 \$, comme le prévoit la disposition 2 du paragraphe 429(3) de la *Loi de 2001 sur les municipalités*.
12. Lorsqu'une personne est déclarée coupable d'une infraction au présent règlement, la Cour de justice de l'Ontario ou tout autre tribunal compétent peut, en plus des autres pénalités imposées, délivrer une ordonnance, selon le cas :
- a) interdisant la continuation ou la répétition de l'infraction par la personne déclarée coupable;

- b) exigeant que la personne déclarée coupable remédie à la situation de la manière et dans le délai que le tribunal estime appropriés.

ABROGATION DU RÈGLEMENT N° 2007-266 ET TRANSFERT

13. 1) Le Règlement n° 2007-266 intitulé *Règlement de la Ville d'Ottawa concernant la marche au ralenti des véhicules* est abrogé.
- 2) L'abrogation du Règlement n° 2007-266 n'a pas d'incidence sur les infractions commises en contravention des dispositions du Règlement ni sur les pénalités imposées à ce titre, ni non plus sur les enquêtes ou les poursuites entamées conformément audit règlement.

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR

14. Le présent règlement municipal entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

TITRE ABRÉGÉ

15. Le présent règlement peut être désigné sous le nom de *Règlement sur la marche au ralenti*.

SANCTIONNÉ ET ADOPTÉ ce jour de 2024.

GREFFIER

MAIRE



WHAT WE LEARNED REPORT

Idling Control By-law Review



Public Policy Development Services
Emergency and Protective Services Department
City of Ottawa
May 2024

1.0 Project Overview

1.1 Background

The City of Ottawa enacted its [Idling Control By-law](#) in 2007, restricting unnecessary vehicle idling to reduce greenhouse gas emissions and air pollution. In 2022, [City Council directed](#) Public Policy Development Services in the Emergency and Protective Services Department to review this by-law. The review of the Idling Control By-law is considering:

- the maximum idling time limit,
- existing and potential new exemptions to this limit,
- improved clarity to definitions,
- fine amounts, and
- enforcement tools and practices.

1.2 Report Purpose

This report summarizes the results from public and industry surveys and consultations. The feedback received will help inform final policy recommendations.

2.0 How We Engaged

This by-law review is posted to the City of Ottawa's [Engage Ottawa](#) website. Between late January and mid-March 2024, over one thousand participants completed a public survey (see [Appendix A](#)). Respondents were asked to identify where and why they see idling occur, and to provide their feedback on the existing by-law exemptions and to potential changes to the maximum idling time limit and existing temperature thresholds. Additional specific consultations occurred with accessibility groups and with the Accessibility Advisory Committee.

Separate surveys were distributed to operators of vehicle categories that are currently exempted from idling regulations. Respondents provided information on when and why vehicle idling may be required for:

- engaging in normal farm practices,
- armoured vehicles when guarding or loading contents,
- private transit vehicles when passengers are embarking or disembarking,
- mobile workshop vehicles, and
- business operations in our community.

A separate survey for school boards and schools was also distributed to understand their potential concerns with idling, the reasons for idling on or near school property, and suggestions for the by-law review.

3.0 Key Findings

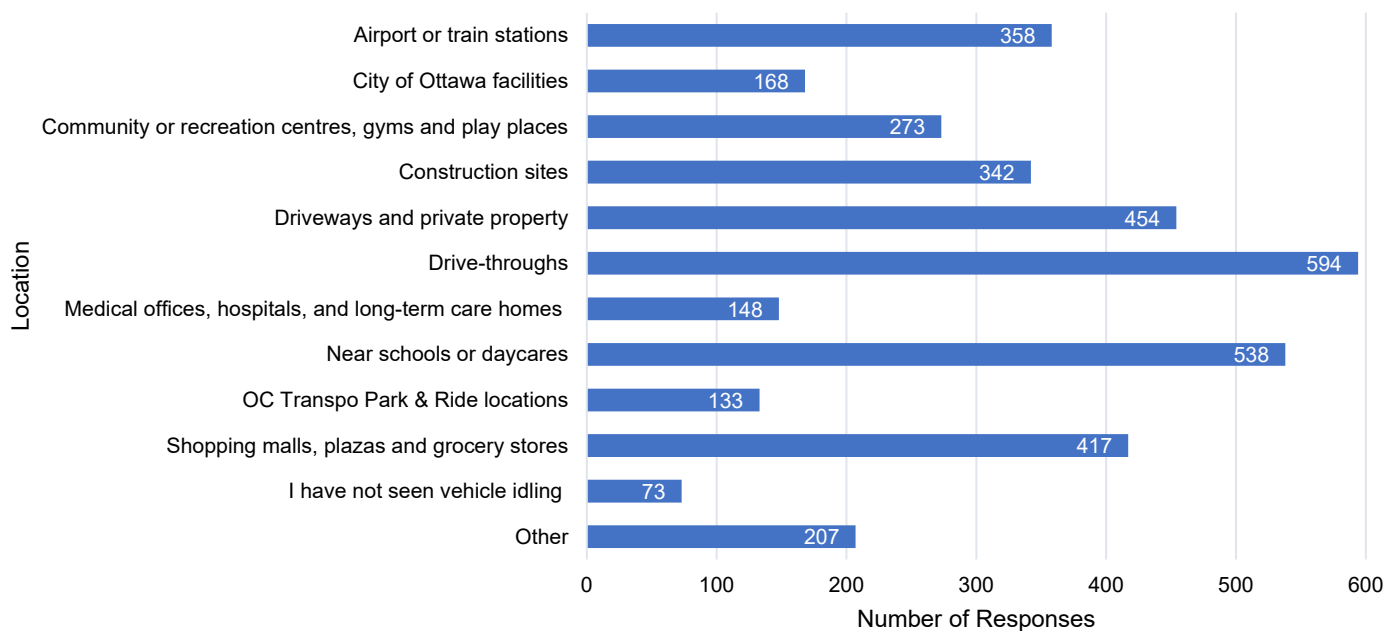
3.1 Health impacts

In the public survey, 61% of respondents have not or are currently not experiencing health impacts due to poor air quality, while 23% of respondents indicated that they experienced these impacts. The final 16% of respondents indicated that they were unsure or that they preferred not to answer.

3.2 Where does vehicle idling occur?

From the 1045 respondents to the public and business surveys, the following indicated where they see idling occurring in Ottawa, as shown in Figure 1.

Figure 1. Where does vehicle idling occur?



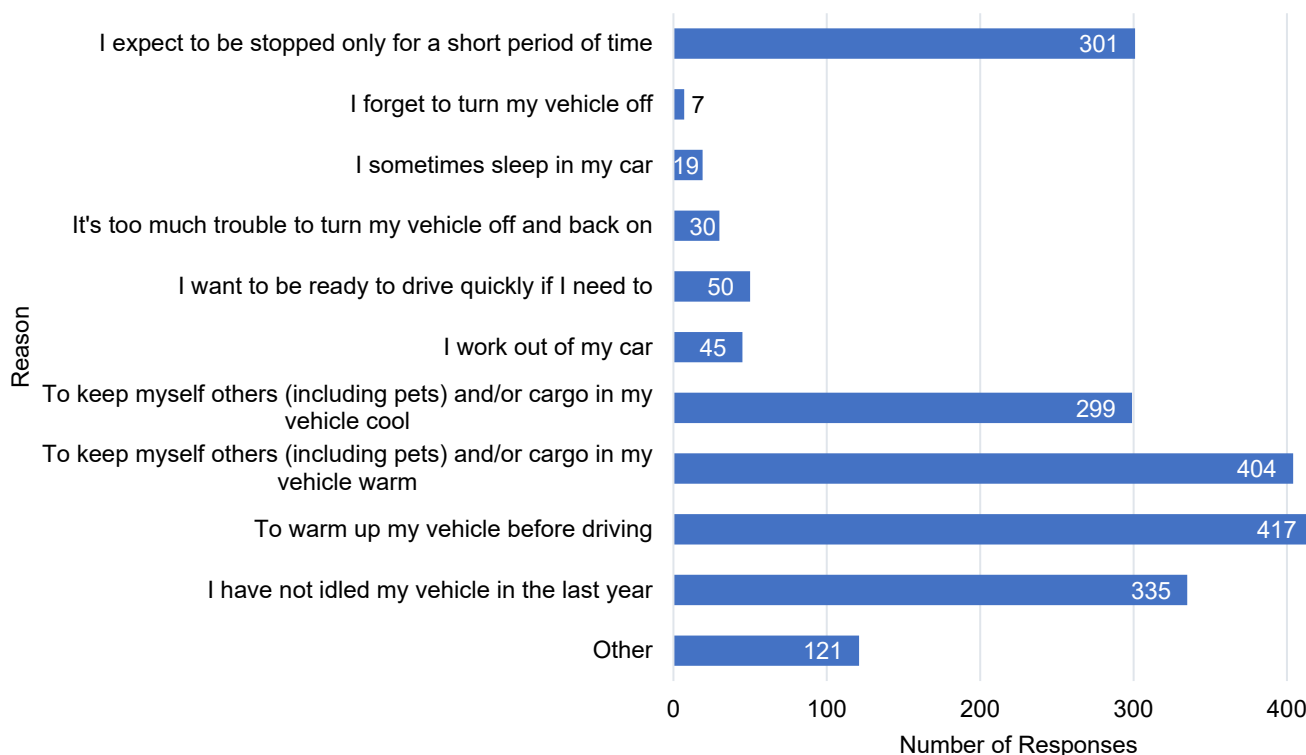
Respondents identified vehicle idling occurring most often at drive-throughs and near schools or daycares. From the 'other' category, the most frequent locations identified were:

- City right-of-way – 83
- With municipal vehicles – 53
- In traffic – 32

3.3 Why do you idle?

Respondents from the public and business surveys indicated the reasons for why they idle, as shown in Figure 2.

Figure 2. Why do you idle?



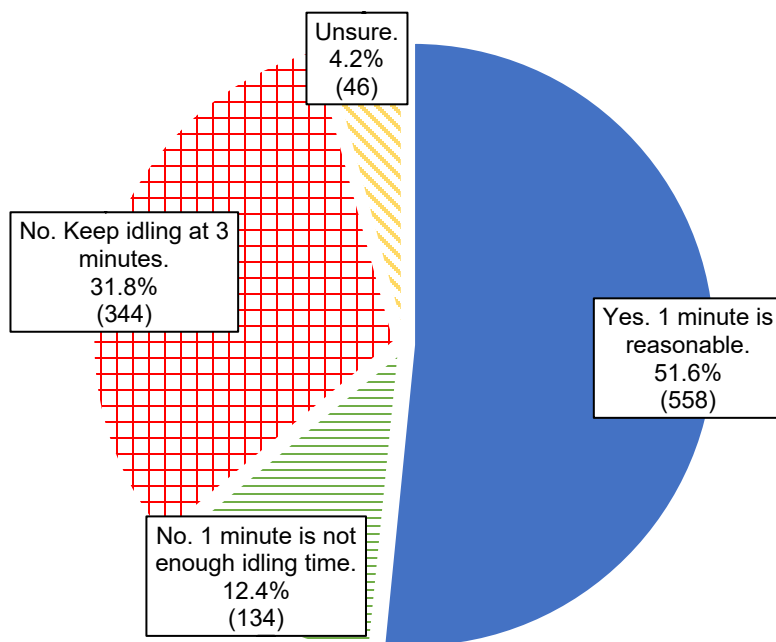
Respondents identified keeping themselves or their passengers warm or cool and warming the engine before driving as the most frequent reasons for why they idle. From the 'other' category, the most frequent reasons to idle were:

- I do not own and/or drive a vehicle – 24
- To defrost and/or defog the windows – 16
- Traffic congestion – 14
- I drive an electric or hybrid vehicle – 13
- For various mechanical reasons – 11

3.4 Reducing the maximum idling duration to 1 minute

Respondents from every survey considered whether the maximum idling time limit should be reduced from the current 3 minutes to 1 minute for vehicle types or situations not currently exempted, in alignment with [Natural Resources Canada](#) recommendations.

Figure 3. Should the City of Ottawa reduce the maximum idling time limit from 3 minutes to 1 minute?



Just over half of respondents (51.6%) agreed with a reduction to a maximum idling time limit of 1 minute. Just over forty-four per cent (44.2%) of respondents did not agree with a reduction to 1 minute, with 31.8% preferring the idling time limit remain at 3 minutes and 12.4% stating that an idling time limit of 1 minute is insufficient. The remaining 4.2% of respondents were unsure.

The most common themes for why respondents supported a 1 minute maximum idling time limit included:

- A reduction in emissions, pollution, and/or carbon footprint – 197
- There is no reason for a greater idling duration – 116
- A reduction would make education and enforcement simpler – 50
- 1 minute idling is sufficient to warm or cool interior and/or engine – 42
- Due to the National Resources Canada idling information – 42
- Modern vehicles do not require a long idling duration – 29

Conversely, the most common themes for why respondents did not support a 1 minute maximum idling time limit included:

- Not enough time to warm or cool interior and/or engine – 135
- Not a long enough idling duration – 94
- Not in support of an Idling Control By-law – 80
- The by-law is too difficult to enforce or not enforced enough – 58
- Not enough time to defrost or defog the vehicle – 20
- Would not impact overall emissions – 19

3.5 Exemptions

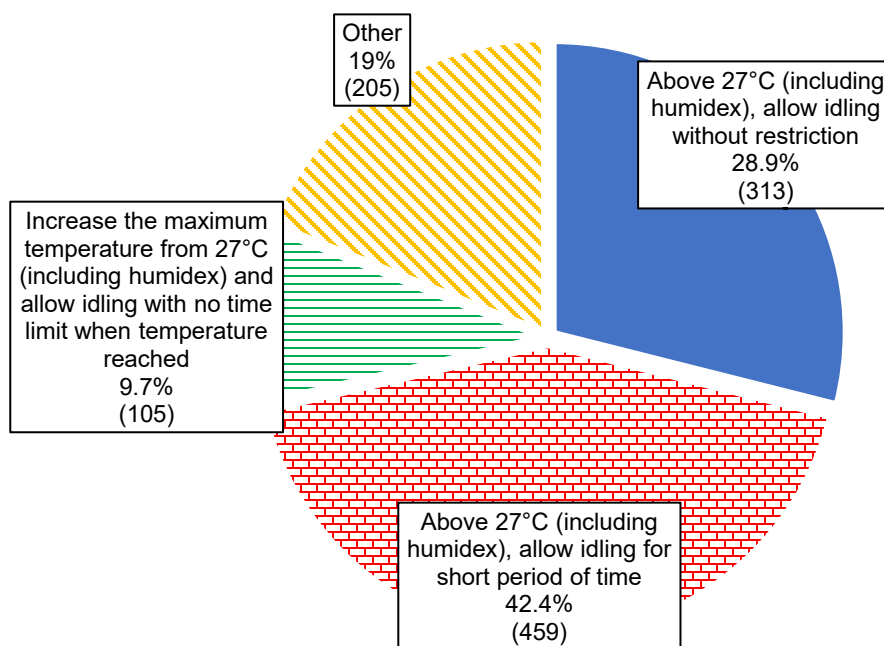
From the public and business surveys, most respondents agreed with most existing exemptions to the maximum idling time limit, with the medical letter and emergency assistance exemptions receiving the most support. The most disagreement indicated by respondents was with respect to Council-authorized events, armoured vehicles, and the mobile workshop exemptions.

Table 1. Percentage agreement with the existing exemptions to the maximum idling time limit.

Exemption	Agree	I do not agree or disagree	Disagree	I am not sure	I prefer not to say
Vehicles assisting in an emergency	81.9	5.3	7.8	4.2	0.8
Mobile workshops	38.8	12.3	30	18.1	0.8
For vehicle servicing and repair	56.9	10.4	20.4	11.4	0.8
Armoured vehicles when guarding or loading contents	53.4	8.1	31.8	6	0.7
Vehicles remaining motionless due to an emergency, traffic, weather, or mechanical difficulty	62.3	10	19.8	7.1	0.8
Vehicles in a parade, race, or Council-authorized event	41.5	11.1	38.5	8.1	0.8
Private transit vehicles when passengers are embarking or disembarking	57.6	9.1	29.4	3.3	0.6
Vehicles transporting individuals with a medical certificate requiring a certain internal temperature	88.2	4.2	3	3.7	0.9
City of Ottawa Vehicle and Equipment Idling Policy	52.9	8.2	28.8	9.3	0.8
Vehicles engaged in normal farm practices	50.5	10.5	25.6	12.5	0.9
Vehicles that eliminate emissions during idling phase	56.7	8.6	16.7	16.6	1.4

The temperature exemption currently permits unlimited idling for occupied vehicles when the exterior temperature is greater than 27°C (including humidex) or lower than 5°C (including windchill). The following represents respondents' views from all surveys on possible changes to this exemption.

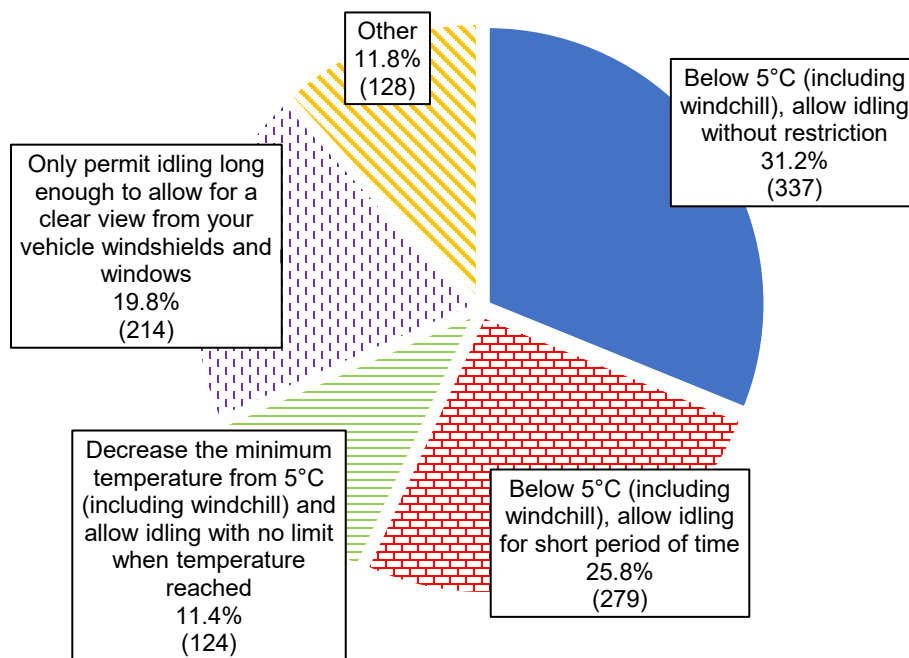
Figure 4. Above 27°C (including humidex), there is currently no maximum idling time limit. Indicate the option you agree with most.



The greatest percentage of respondents (42.4%) indicated that a maximum idling time limit should be applied when the temperature is greater than 27°C (including humidex), while 28.9% believed that the exemption should continue to permit unlimited idling. Some respondents (9.7%) indicated that the maximum temperature should be increased before permitting unlimited idling. The following represents the most common themes in the “other” category chosen by the remaining 19% of respondents:

- There is no reason to idle at this temperature – 57
- Set the maximum temperature lower than 27°C and allow unlimited idling – 39
- Set the maximum temperature higher than 27°C and allow idling for a short period of time – 36
- Permit unrestricted idling at this temperature – 33
- Permit exemptions at all temperatures for medical reasons – 9

Figure 5. Below 5°C (including windchill), there is currently no maximum idling time limit. Indicate the option you agree with most.



In contrast with the upper temperature limit, the greatest percentage of respondents (31.2%) indicated that when the temperature is below 5°C (including windchill), unlimited idling should remain permitted. Other results were as follows: 25.8% of respondents indicated that idling should only be permitted for a short period of time, and 19.8% indicated that idling should only be permitted as required to maintain a clear view from the vehicle windshields and windows. Finally, 11.4% of respondents indicated support to decrease the minimum temperature before permitting unlimited idling. Of the 11.8% who indicated the ‘other’ category, the following represents the most common themes:

- Permit unrestricted idling at this temperature – 51
- There is no reason to idle at this temperature – 18
- Set the minimum temperature lower than 5°C and allow idling for a short period of time – 15
- General support for the by-law – 11
- Set the minimum temperature higher than 5°C and allow unlimited idling – 6

3.6 Ottawa Disability Coalition and Accessibility Advisory Committee

Staff met with the Ottawa Disability Coalition and with representatives from the Blind community to discuss the existing by-law and to explore the impacts that potential changes may have to these communities. Feedback received from this engagement noted:

- A shorter maximum idling duration can benefit individuals with low vision, as the sound of engine idling can mask the sound of other traffic and create uncertainty for when it is safe to cross private accesses. Participants suggested that idling be considered from a noise perspective.
- Participants are unaware of the existing medical letter exemption and suggested expansion of the exemption to include letters from medical professionals beyond only medical doctors, and for the letter to apply to its carrier and not to any specific vehicle.

- Changes to the temperature exemption may have disproportionate impacts to these communities, and there are various medical reasons that make requiring a certain internal vehicle temperature important.
- Education is a key component to any changes made to the by-law.

Staff also consulted with the Accessibility Advisory Committee. Members provided general concurrence with the feedback received from the surveys and from the Ottawa Disability Coalition and suggested that staff consider:

- Exemptions for vehicles transporting groups of individuals where cold temperature may have a disproportionate impact to occupants.
- From whom the medical letter can be obtained, and how it can be verified to ensure its legitimacy.
- The benefits that improved air quality can have.

3.7 Industry survey results

Five industry surveys were distributed to gain a better understanding of why idling may be required for the business community and for existing vehicles currently exempted from the maximum idling time limit.

3.7.1 Business Survey

The business survey respondents were from the suburban and inner or outer urban areas (as defined by this [map](#)) and their businesses divided into the following categories:

- Retail – 2
- Not-For-Profit – 1
- Business Improvement Area (BIA) – 1
- Business support and supplies – 1

These businesses indicated that the primary reason for idling is to warm up a vehicle before driving or to keep the operator, passenger(s) or cargo warm or cool, and in particular perishable cargo. These results reflect those reported in the public survey.

3.7.2 Private Transit Vehicles Survey

The current exemption in the by-law is for private transit vehicles, defined as motor coaches, tour buses, and school buses, when passengers are embarking or disembarking.

From the 19 companies that responded, 18 indicated that idling is required to maintain internal temperature within a certain range for operator and passenger comfort, to ensure air brake pressure is at an appropriate level to resume travel, and to operate wheelchair lifts and digital and lighting systems.

3.7.3 Mobile Workshop Survey

The current exemption in the by-law applies to mobile workshops while in the course of being used for their basic function. Mobile workshops are defined as a vehicle containing equipment that must be operated in association with the vehicle or as a vehicle serving as a facility for taking measurements or making observations which is operated by or on behalf of a municipal utility or a police, fire, or ambulance service vehicle.

From seven respondents, the primary reasons for idling were to maintain internal temperature within a certain range for operator comfort, to warm up the vehicle prior to its use, to keep goods or materials at a certain temperature, and to use equipment that must be operated using the engine's power.

3.7.4 Normal Farm Practices Survey

The current exemption applies to vehicles engaged in a normal farm practice, which is defined as a practice that is conducted in a manner consistent with proper and acceptable customs and standards as established and followed by similar agricultural operations under similar circumstances and as a practice that makes use of innovative technology in a manner consistent with proper advanced farm management practices.

This current definition and the application of the current exemption are both consistent with the definition of a normal farm practice under the *Farming and Food Production Protection Act, 1998*, which legislates that no municipal by-law applies to restrict normal farm practices that are carried out as part of an agricultural operation.

Approximately half of the seven respondents indicated that idling is required for certain farm practices, primarily for mechanical purposes related to their farm equipment and for certain tasks like mixing feed, making deliveries, and drop-offs.

3.7.5 Armoured Vehicles Survey

The current exemption in the by-law applies to armoured vehicles where a person remains inside the vehicle while guarding the contents of the vehicle or while the vehicle is being loaded or unloaded.

The survey was provided to four armoured vehicle companies operating in Ottawa which all confirmed that idling is required in these situations, primarily for temperature control and ventilation as these vehicles are required to be fully sealed. These vehicles also operate security systems that must be in constant communication for safety reasons. Several companies indicated that they are exploring the introduction of anti-idling software and other methods to minimize their carbon footprint.

3.8 Schools

Ottawa's four school boards and private schools were invited to provide feedback on idling at or near schools. From 63 respondents, 33% indicated that idling is a concern, primarily from vehicles parking in areas in contravention of existing curbside parking regulations, and due to the lack of space at pick-up and drop-off times. Twenty-two percent of respondents indicated that vehicle idling is required for special transportation vehicles and for Kiss n' Ride programs. Suggestions for the by-law included additional enforcement and education, and the inclusion of additional signage to enforce the existing Traffic and Parking and Idling Control By-laws.

3.9 Suggestions for the by-law

All surveys asked respondents for their feedback and suggestions on the current by-law, and the following represents the most common themes:

- Not in support of a by-law – 164
- Further education and enforcement are required – 145
- In support of a by-law – 86
- Municipal vehicle idling – 40
- Discourage use of or ban drive-throughs – 15

- Consider installing idling signage or establishing idle free zones – 13
- Improve traffic flow – 9
- Consider exemptions for children, seniors, and pets – 9

3.10 Demographics

The following illustrates the demographics of respondents to the public survey that chose to self-identify:

- Indigenous peoples – 2
- Francophones – 32
- 2SLGBTQIA – 29
- Immigrant – 22
- Younger adult (29 years or younger) – 8
- Older adult (65 years or Older) – 58
- Person with disability – 23
- Person living in poverty – 7
- Racialized person – 10
- Other – 8

The following respondents self-identified as a:

- Man – 46
- Woman – 95
- Prefer not to answer – 3

The following respondents indicated their residence as:

- Downtown core – 197
- Inner or outer urban area – 367
- Rural area – 69
- Suburban area – 387
- Unsure/prefer not to answer – 11
- Do not reside in Ottawa – 8

4.0 Next Steps

Feedback received from the public and from industry will inform the development of staff's recommendations for potential by-law amendments. These will be included in the staff report to the Emergency Preparedness and Protective Services Committee and City Council for their consideration and approval in September 2024.

Updates on the review will be communicated to stakeholders through the [Engage Ottawa](#) website for this project.

Appendix A: Public Survey

1. Where do you currently reside in the City of Ottawa? Reference this [map](#) to help determine in which area you reside.
 - a. Downtown core
 - b. Inner or outer urban area
 - c. Rural area
 - d. Suburban area
 - e. I do not currently reside in Ottawa
 - f. Unsure / Prefer not to answer

2. Where do you most often see vehicles idling? Please select all that apply.
 - a. Airport or train stations
 - b. City of Ottawa facilities
 - c. Community or recreation centres, gyms, and play places
 - d. Construction sites
 - e. Drive-throughs
 - f. Driveways and private property
 - g. Medical offices, hospitals, long-term care homes
 - h. Near schools or daycares
 - i. OC Transpo Park & Ride locations
 - j. Shopping malls, plazas, grocery stores
 - k. Other (please specify)
 - l. I have not seen vehicles idling

3. If you have idled your vehicle in the last year, what were the reasons? Please select all that apply.
 - a. I expect to be stopped only for a short period of time
 - b. I forget to turn my vehicle off
 - c. I sometimes sleep in my car
 - d. It's too much trouble to turn my vehicle off and back on
 - e. I want to be ready to drive quickly if I need to
 - f. I work out of my car
 - g. To keep myself, others (including pets) and/or cargo in my vehicle cool
 - h. To keep myself, others (including pets) and/or cargo in my vehicle warm
 - i. To warm up my vehicle before driving
 - j. Other (please specify)
 - k. I have not idled my vehicle in the last year

4. According to [Ottawa Public Health](#), traffic emissions, including from idling vehicles, are a major contributor to air pollution related illnesses in Ottawa. Have you experienced or are currently experiencing health impacts due to poor air quality?
 - a. Yes
 - b. No
 - c. Unsure / Prefer not to answer

5. The Idling Control By-law currently permits idling for up to 3 minutes every 60 minutes, and staff are reviewing this limit. According to [Natural Resources Canada](#), idling up to 1 minute is an appropriate amount

of time to warm-up your vehicle engine, a fuel saving measure and a break-even point to offset costs associated with restarting the vehicle.

Should the City of Ottawa consider reducing the limit for idling from 3 minutes to 1 minute?

- a. Yes. 1 minute is reasonable.
- b. No. 1 minute is not enough idling time.
- c. No. Keep idling at 3 minutes.
- d. Unsure

5a. Please indicate your reason(s) for supporting a 1-minute idling time limit.

5b. Please indicate your reason(s) for not supporting a 1-minute idling time limit.

6. The current Idling Control By-law presents scenarios or vehicles for which an idling time limit does not apply. Indicate whether you agree or disagree with the following exemptions:

Exemption	Agree	I do not agree or disagree	Disagree	I am not sure	I prefer not to say
Vehicles assisting in an emergency					
Mobile workshops					
For vehicle repair or servicing					
Armoured vehicles when guarding or loading contents					
Vehicles remaining motionless due to an emergency, traffic, weather, or mechanical difficulty					
Vehicles in a parade, race, or Council-authorized event					
Private transit vehicles when passengers are embarking or disembarking					
Vehicles transporting individuals with a medical certificate requiring a certain internal temperature					
Vehicles engaged in providing city services are subject to the City of Ottawa's Vehicle & Equipment Idling Policy					
Vehicles engaged in normal farm practices					
Vehicles that eliminate greenhouse gases during the idling phase					

7. The Idling Control By-law does not limit the time that you can idle when the exterior temperature is greater than 27°C (including humidex). During the summer when weather is hot, this means there is no time limit on idling in Ottawa.

This temperature regulation is under review. Which of these options do you agree with most:

- a. Above 27°C (including humidex), idling should be allowed without restriction.
 - b. Above 27°C (including humidex), idling should only be allowed for a short period of time.
 - c. Increase the maximum temperature from 27°C (including humidex) and allow idling with no time limit when that temperature is reached.
 - d. Other (please specify).
8. The Idling Control By-law does not limit idling when the exterior temperature is lower than 5°C (including windchill). During the winter when the weather is cold, this means there is no time limit on idling in Ottawa.

This temperature regulation is under review. Which of these options do you agree with most:

- a. Below 5°C (including windchill), idling should be allowed without restriction.
 - b. Below 5°C (including windchill), idling should only be allowed for a short period of time.
 - c. Decrease the minimum temperature from 5°C (including windchill) and allow idling without a time limit when that temperature is reached.
 - d. Only permit idling long enough to allow for a clear view from your vehicle windshield and windows.
 - e. Other (please specify).
9. If you have any additional comments or suggestions specifically related to the Idling Control By-law, please provide them here.



RAPPORT « CE QUE NOUS AVONS APPRIS »

Examen du *Règlement sur la marche au ralenti*



Services d'élaboration des politiques publiques
Direction générale des services de protection et d'urgence
Ville d'Ottawa
Mai 2024

1.0 Aperçu du projet

1.1 Contexte

La Ville d'Ottawa a adopté en 2007 son [Règlement sur la marche au ralenti](#), qui limite la marche au ralenti inutile des véhicules, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air. En 2022, [le Conseil municipal a demandé](#) aux Services d'élaboration des politiques publiques de la Direction des services de protection et d'urgence de revoir ce règlement. L'examen du *Règlement sur la marche au ralenti* porte sur les points suivants :

- la durée maximale de la marche au ralenti,
- les exemptions existantes et les nouvelles exemptions potentielles à cette limite,
- la clarté des définitions,
- le montant des amendes, et
- les outils et les pratiques d'application du règlement.

1.2 Objectif du rapport

Le présent rapport résume les résultats des sondages et des consultations menées auprès du public et de différents secteurs. Les commentaires reçus viendront éclairer les recommandations finales sur les politiques.

2.0 Comment avons-nous réalisé la mobilisation?

Le présent examen du règlement est affiché sur le site Web [Participons Ottawa](#) de la Ville d'Ottawa. Entre la fin janvier et la mi-mars 2024, plus d'un millier de participants ont répondu à un sondage public (voir [annexe A](#)). Nous avons demandé aux répondants d'indiquer où ils voient les moteurs des véhicules tourner au ralenti et quelles en sont les raisons, et ce qu'ils pensent des exemptions actuelles et de la modification potentielle de la durée maximale de la marche au ralenti et des seuils de température existants. D'autres consultations particulières ont eu lieu auprès de groupes concernés par l'accessibilité et du Comité consultatif sur l'accessibilité.

Des sondages distincts ont été distribués aux conducteurs des catégories de véhicules actuellement exemptés de la réglementation sur la marche au ralenti. Les personnes interrogées ont indiqué dans quelles situations et pour quelles raisons la marche au ralenti des véhicules peut être nécessaire, notamment pour :

- les pratiques agricoles normales,
- les véhicules blindés dont le contenu est sous surveillance ou en chargement,
- les véhicules privés de transport en commun arrêtés pour laisser monter ou descendre des passagers,
- les véhicules-ateliers, et
- les opérations commerciales au sein de notre communauté.

Un sondage distinct a également été distribué aux conseils scolaires et aux écoles afin de comprendre leurs préoccupations potentielles à l'égard de la marche au ralenti, les raisons de recourir à la marche au ralenti sur les terrains des écoles ou à proximité, ainsi que leurs suggestions pour l'examen du règlement municipal.

3.0 Principales conclusions

3.1 Répercussions sur la santé

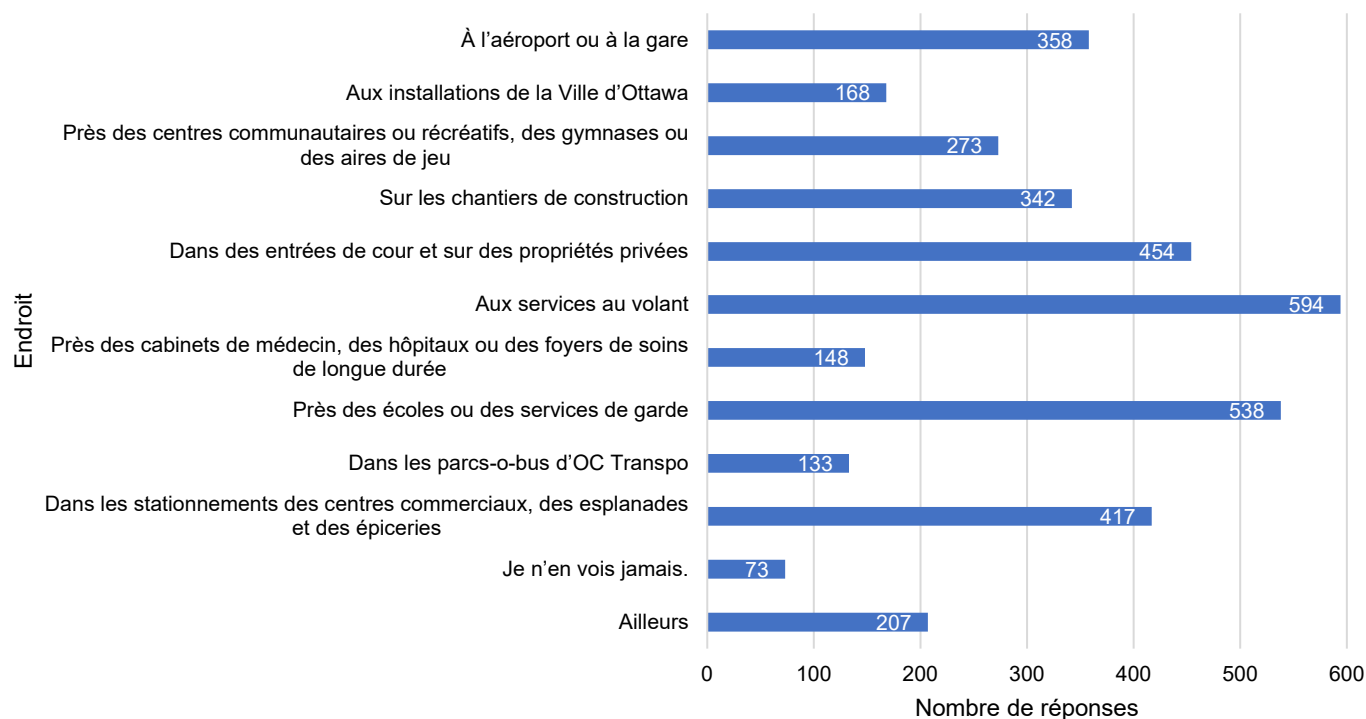
Selon le sondage auprès du public, 61 % des répondants n'ont pas vu ou ne voient pas actuellement de répercussions sur leur santé en raison de la mauvaise qualité de l'air, tandis que 23 % des répondants ont

indiqué qu'ils subissaient ces effets. Les 16 % restants ont indiqué qu'ils n'étaient pas sûrs ou qu'ils préféraient ne pas répondre.

3.2 Où la marche au ralenti est-elle observée?

Parmi les 1 045 répondants aux sondages auprès du public et des entreprises, les personnes suivantes ont indiqué les endroits où les moteurs des véhicules tournent au ralenti à Ottawa, comme le montre la figure 1.

Figure 1. Où la marche au ralenti est-elle observée?



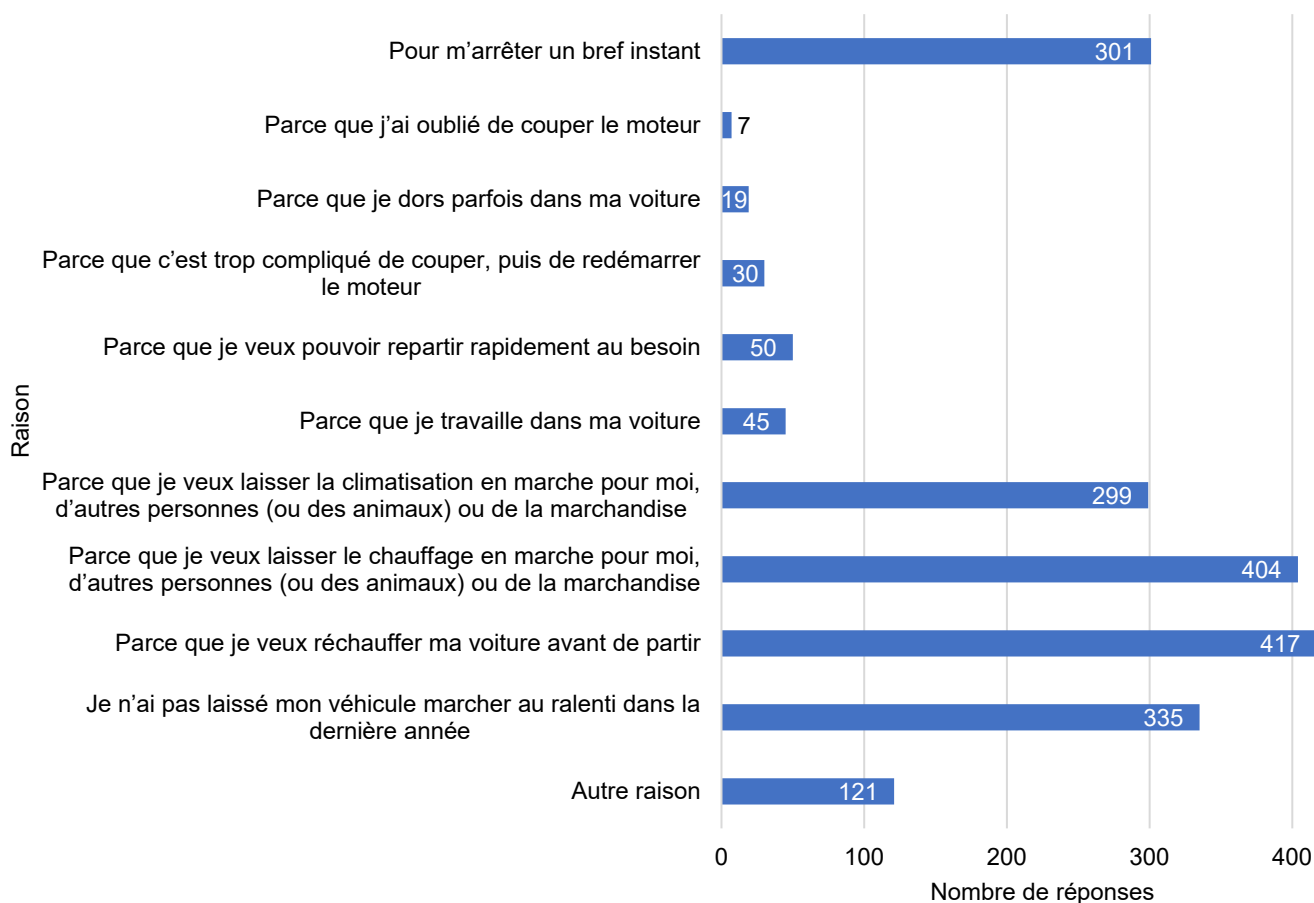
Les répondants ont indiqué que la marche au ralenti des véhicules se produisait le plus souvent aux services au volant et près des écoles ou des services de garde. Dans la catégorie « ailleurs », les lieux les plus fréquemment cités sont les suivants :

- Emprise de la ville – 83
- Véhicules municipaux – 53
- Dans la circulation – 32

3.3 Pourquoi laissez-vous tourner le moteur au ralenti?

Les répondants aux sondages auprès du public et des entreprises ont indiqué pourquoi ils laissaient tourner leur moteur au ralenti, comme le montre la figure 2.

Figure 2. Pourquoi laissez-vous tourner le moteur au ralenti?



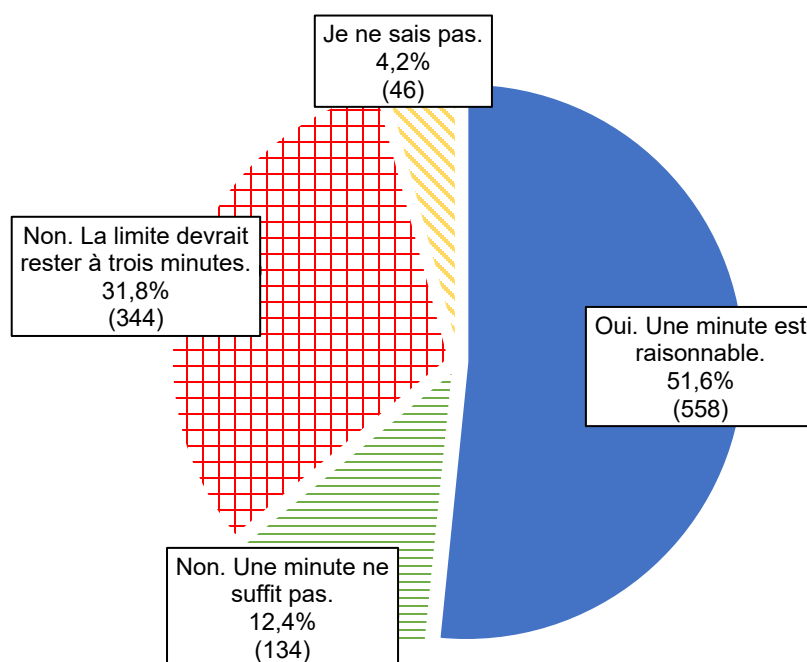
Les raisons les plus fréquentes de laisser tourner le moteur au ralenti sont de laisser la climatisation ou le chauffage en marche pour les passagers et de faire chauffer le moteur avant de partir. Dans la catégorie « autre », les raisons les plus fréquentes sont les suivantes :

- Je ne possède pas ou ne conduis pas de véhicule – 24
- Dégivrer ou désembuer les vitres – 16
- Embouteillages – 14
- Je conduis un véhicule électrique ou hybride – 13
- Pour diverses raisons mécaniques – 11

3.4 Réduction de la durée maximale de la marche au ralenti à 1 minute

On a demandé aux répondants de chaque sondage si la limite de marche au ralenti devrait être réduite de 3 minutes à 1 minute pour les types de véhicules ou les situations qui ne sont actuellement pas exemptés, conformément aux recommandations de [Ressources naturelles Canada](#).

Figure 3. La Ville d'Ottawa devrait-elle envisager de faire passer la limite de marche au ralenti de 3 minutes à 1 minute?



Un peu plus de la moitié des répondants (51,6 %) sont d'accord avec une réduction de la limite à 1 minute. Un peu plus de quarante-quatre pour cent (44,2 %) des répondants ne sont pas d'accord avec une réduction à 1 minute, 31,8 % préférant que la limite de temps de marche au ralenti reste à 3 minutes, et 12,4 % déclarant qu'une limite de 1 minute est insuffisante. Les 4,2 % restants étaient incertains.

Les raisons les plus fréquentes pour lesquelles les répondants appuient une limitation à 1 minute sont les suivantes :

- Une réduction des émissions, de la pollution et/ou de l'empreinte de carbone – 197
- Il n'y a pas de raison d'augmenter la limite la marche au ralenti – 116
- Une réduction simplifierait la sensibilisation et l'application de la loi – 50
- Une minute de marche au ralenti est suffisante pour réchauffer ou refroidir l'habitable ou faire chauffer le moteur – 42
- En raison de l'information sur la marche au ralenti de Ressources naturelles Canada – 42
- Les véhicules modernes ne nécessitent pas une longue durée de marche au ralenti – 29

Inversement, les raisons les plus fréquentes pour lesquelles les répondants n'étaient pas en faveur d'une limite maximale de 1 minute pour la marche au ralenti sont les suivantes :

- Pas assez de temps pour réchauffer ou refroidir l'habitable ou faire chauffer le moteur – 135
- La limite de marche au ralenti n'est pas assez longue – 94
- Pas en faveur du *Règlement sur la marche au ralenti* – 80
- Le règlement municipal est trop difficile à appliquer ou n'est pas suffisamment appliqué – 58
- Pas assez de temps pour dégivrer ou désembuer le véhicule – 20
- N'aurait pas d'impact sur les émissions globales – 19

3.5 Exemptions

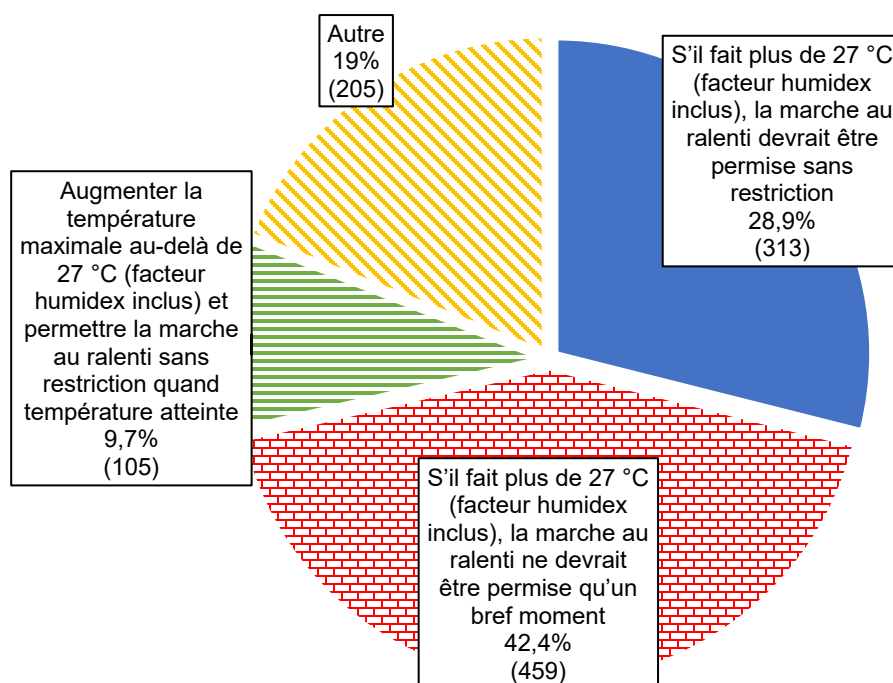
D'après les sondages auprès du public et des entreprises, la plupart des répondants sont d'accord avec la plupart des exemptions existantes relatives à la limite de temps de marche au ralenti, surtout en ce qui concerne les attestations médicales et l'aide d'urgence. Le désaccord le plus marqué concerne les exemptions relatives aux événements autorisés par le Conseil, aux véhicules blindés et aux véhicules-ateliers.

Tableau 1. Pourcentage d'appui des exemptions existantes à la limite de marche au ralenti.

Exemption	D'accord	Ni en accord ni en désaccord	En désaccord	Je ne sais pas	Je préfère ne pas répondre
Véhicules engagés dans des opérations de secours	81,9	5,3	7,8	4,2	0,8
Véhicules-ateliers	38,8	12,3	30	18,1	0,8
Véhicule en réparation ou visé par un entretien	56,9	10,4	20,4	11,4	0,8
Véhicules blindés dont le contenu est sous surveillance ou en chargement	53,4	8,1	31,8	6	0,7
Véhicules immobiles en raison d'une urgence, de la circulation, de conditions météorologiques ou d'un problème mécanique	62,3	10	19,8	7,1	0,8
Véhicules participant à un défilé, à une course ou à un autre événement autorisé par le Conseil	41,5	11,1	38,5	8,1	0,8
Véhicules privés de transport en commun arrêté pour laisser monter ou descendre des passagers	57,6	9,1	29,4	3,3	0,6
Véhicules transportant une personne dont l'état (confirmé par un certificat médical) nécessite qu'une certaine température soit maintenue	88,2	4,2	3	3,7	0,9
Véhicules assurant des services municipaux qui sont assujettis à la Politique sur les moteurs tournant au ralenti des véhicules et machines municipaux	52,9	8,2	28,8	9,3	0,8
Véhicules servant à des pratiques agricoles normales	50,5	10,5	25,6	12,5	0,9
Véhicules qui éliminent les émissions de gaz à effet de serre pendant que son moteur tourne au ralenti	56,7	8,6	16,7	16,6	1,4

L'exemption relative à la température autorise actuellement la marche au ralenti sans restriction pour les véhicules occupés lorsque la température extérieure est supérieure à 27 °C (facteur humidex inclus) ou inférieure à 5 °C (refroidissement éolien inclus). Les réponses suivantes représentent l'opinion des répondants de tous les sondages sur les modifications possibles de cette exemption.

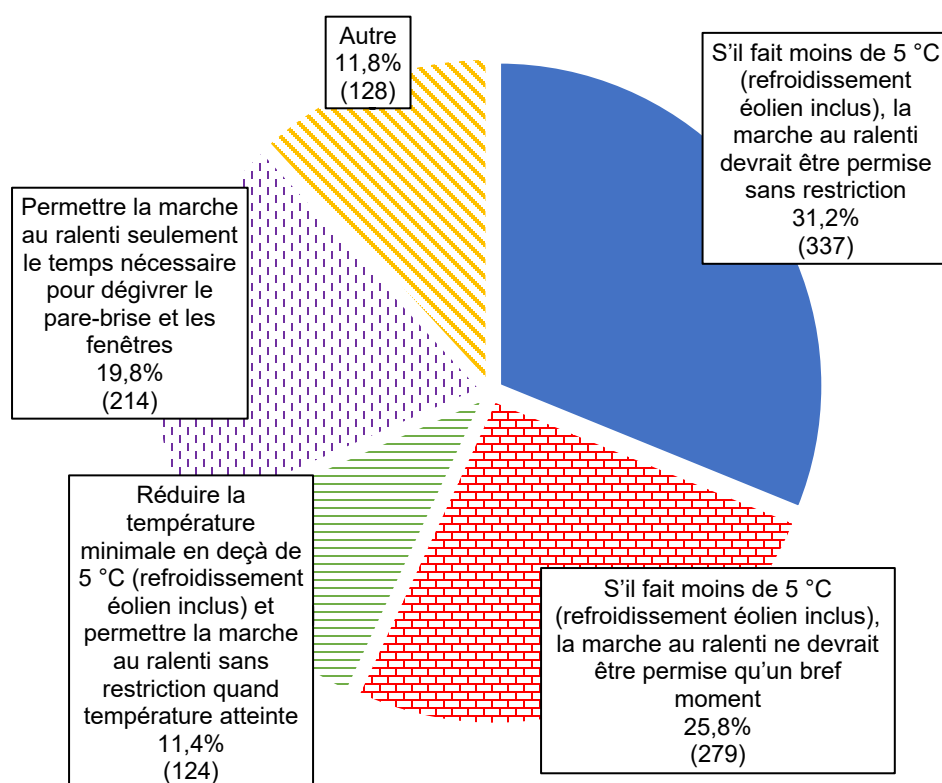
Figure 4. Au-dessus de 27 °C (facteur humidex inclus), il n'y a actuellement pas de limite de marche au ralenti. Indiquez le choix qui vous convient le mieux.



Le plus grand pourcentage de répondants (42,4 %) a indiqué qu'une limite de marche au ralenti devrait être appliquée lorsque la température est supérieure à 27 °C (facteur humidex inclus), tandis que 28,9 % ont estimé que l'exemption devrait continuer à autoriser une marche au ralenti sans restriction. Certains répondants (9,7 %) ont indiqué que la température maximale devrait être augmentée avant d'autoriser la marche au ralenti sans restriction. Voici les raisons les plus souvent invoquées dans la catégorie « autre » choisie par 19 % des répondants :

- Il n'y a aucune raison de faire tourner le moteur au ralenti à cette température – 57
- Fixer la température maximale à moins de 27 °C et autoriser la marche au ralenti sans restriction – 39
- Fixer la température maximale à plus de 27 °C et autoriser la marche au ralenti pendant une courte période – 36
- Autoriser la marche au ralenti sans restriction à cette température – 33
- Autoriser des exemptions à toutes les températures pour des raisons médicales – 9

Figure 5. En dessous de 5 °C (refroidissement éolien inclus), il n’y a actuellement pas de limite de marche au ralenti. Indiquez le choix qui vous convient le mieux.



Contrairement au seuil de température supérieure, le plus grand pourcentage de répondants (31,2 %) a indiqué que lorsque la température est inférieure à 5 °C (refroidissement éolien inclus), la marche au ralenti sans restriction devrait rester autorisée. Les autres résultats sont les suivants : 25,8 % des répondants ont indiqué que la marche au ralenti ne devrait être autorisée que pendant une courte période, et 19,8 % ont indiqué qu'elle ne devrait être autorisée que lorsqu'il est nécessaire de dégivrer ou désembuer le pare-brise et les fenêtres du véhicule. Enfin, 11,4 % des personnes interrogées se sont déclarées favorables à l'abaissement du seuil de température minimale avant d'autoriser la marche au ralenti sans restriction. Parmi les 11,8 % qui ont choisi la catégorie « autre », voici les raisons les plus invoquées :

- Autoriser la marche au ralenti sans restriction à cette température – 51
- Il n’y a aucune raison de laisser tourner le moteur au ralenti à cette température – 18
- Réduire la température minimale en deçà de 5 °C et autoriser la marche au ralenti pendant une courte période – 15
- En faveur du règlement municipal – 11
- Augmenter la température minimale au-dessus de 5 °C et autoriser la marche au ralenti sans restriction – 6

3.6 Ottawa Disability Coalition et Comité consultatif sur l'accessibilité

Le personnel a rencontré l'Ottawa Disability Coalition et des représentants de la communauté des personnes aveugles pour discuter du règlement actuel et explorer les répercussions que les changements potentiels pourraient avoir sur ces communautés. Voici les commentaires reçus :

- Une limite de marche au ralenti plus courte peut être bénéfique pour les personnes malvoyantes, car le bruit du moteur peut masquer le bruit des autres véhicules et créer une incertitude quant au moment où l'on peut traverser un accès privé en toute sécurité. Les participants ont suggéré de considérer la marche au ralenti sous l'angle du bruit.
- Les participants ne connaissaient pas l'exemption existante pour les attestations médicales et suggèrent de l'étendre aux attestations de professionnels de la santé autres que les médecins en titre, et que l'attestation s'applique à son porteur et non à un véhicule précis.
- Les modifications de l'exemption relative à la température peuvent avoir un impact disproportionné sur ces communautés, et il existe diverses raisons médicales qui exigent de maintenir une certaine température à l'intérieur du véhicule.
- La sensibilisation est un élément clé de tout changement apporté au règlement municipal.

Le personnel a également demandé l'avis du Comité consultatif sur l'accessibilité. Les membres du Comité sont en accord avec les commentaires reçus dans le cadre des sondages et de la rencontre avec l'Ottawa Disability Coalition, et suggèrent au personnel d'envisager ce qui suit :

- Pour les véhicules transportant des groupes de personnes, des exemptions lors des temps froids peuvent avoir des effets disproportionnés sur les occupants.
- De qui émane l'attestation médicale et comment peut-on vérifier sa légitimité?
- Les avantages d'une amélioration de la qualité de l'air.

3.7 Résultats du sondage auprès des entreprises

Cinq sondages ont été distribués dans différents secteurs pour mieux comprendre pourquoi la marche au ralenti peut être nécessaire pour les entreprises et les véhicules qui sont actuellement exemptés de la limite de marche au ralenti.

3.7.1 Sondage auprès des entreprises

Les répondants au sondage auprès des entreprises provenaient de la banlieue et des secteurs urbains intérieurs ou extérieurs (tels que définis sur cette [carte](#)), et les entreprises se répartissaient dans les catégories suivantes :

- Vente au détail – 2
- Sans but lucratif – 1
- Zone d'amélioration commerciale (ZAC) – 1
- Soutien et fournitures (affaires) – 1

Ces entreprises ont indiqué que la principale raison de faire tourner le moteur au ralenti est de réchauffer le véhicule avant de partir, ou de maintenir le conducteur, les passagers ou la cargaison au chaud ou au frais, et en particulier la cargaison périssable. Ces résultats reflètent ceux du sondage public.

3.7.2 Sondage sur les véhicules privés de transport en commun

L'exemption actuelle prévue par le règlement municipal s'applique aux véhicules privés de transport en commun, c'est-à-dire les autocars, les autobus d'excursion et les autobus scolaires, qui s'arrêtent pour laisser monter ou descendre les passagers.

Sur les 19 entreprises ayant répondu, 18 ont indiqué que la marche au ralenti est nécessaire pour maintenir la température interne dans une certaine fourchette pour le confort du conducteur et des passagers, pour que la

pression des freins à air demeure au niveau approprié pour reprendre la route, et pour faire fonctionner les plates-formes élévatrices pour fauteuils roulants et les systèmes numériques et d'éclairage.

3.7.3 Sondage sur les véhicules-ateliers

L'une des exemptions actuelles au règlement vise les véhicules-ateliers qui sont utilisés pour leurs fonctions de base. Un véhicule-atelier est défini comme un véhicule contenant de l'équipement alimenté en courant par son moteur ou comme un véhicule servant à prendre des mesures ou à faire de l'observation, utilisé par un service public municipal ou au nom d'un tel service, ou encore une autopatrouille, un véhicule d'incendie ou une ambulance.

Pour sept répondants, les principales raisons de la marche au ralenti sont le maintien de la température interne dans une certaine fourchette pour le confort du conducteur, le réchauffement du véhicule avant son utilisation, le maintien de biens ou de matériaux à une certaine température et l'utilisation d'équipements qui doivent être alimentés en courant par le moteur.

3.7.4 Sondage sur les pratiques agricoles normales

L'exemption actuelle vise les véhicules utilisés dans le cadre d'une pratique agricole normale, définie comme une pratique conforme à des coutumes et à des normes adéquates et acceptables, telles qu'elles sont établies et respectées dans le cadre d'exploitations agricoles comparables dans des circonstances similaires, et comme une pratique faisant appel à des technologies novatrices conformément à des pratiques de gestion agricole modernes et adéquates.

Cette définition et l'application de l'exemption actuelle sont toutes deux conformes à la définition d'une pratique agricole normale dans la *Loi de 1998 sur la protection de l'agriculture et de la production alimentaire*, qui prévoit qu'aucun règlement municipal ne doit restreindre les pratiques agricoles normales mises en œuvre dans le cadre d'une exploitation agricole.

Environ la moitié des sept répondants ont indiqué que la marche au ralenti était nécessaire pour certaines pratiques agricoles, principalement à des fins mécaniques liées à l'équipement et pour certaines tâches comme le mélange d'aliments pour animaux, les livraisons et les déchargements.

3.7.5 Sondage sur les véhicules blindés

L'exemption actuelle du règlement municipal vise les véhicules blindés si une personne doit rester à l'intérieur pour surveiller le contenu ou pendant le chargement ou le déchargement.

Le sondage a été effectué auprès de quatre entreprises de véhicules blindés opérant à Ottawa, qui ont toutes confirmé que la marche au ralenti est nécessaire dans ces situations, principalement pour le contrôle de la température et la ventilation, car ces véhicules doivent être entièrement scellés. Ces véhicules sont également équipés de systèmes de sécurité qui doivent être en communication constante pour des raisons de sécurité. Plusieurs entreprises ont indiqué qu'elles étudiaient la possibilité de mettre en place un logiciel anti-ralenti et d'autres méthodes pour réduire leur empreinte de carbone.

3.8 Écoles

Les quatre conseils scolaires et les écoles privées d'Ottawa ont été invités à donner leur avis sur la marche au ralenti sur les terrains des écoles ou à proximité. Sur les 63 répondants, 33 % ont indiqué que la marche au ralenti est un problème, principalement en raison des véhicules qui contreviennent au règlement portant sur le stationnement en bordure de rue et en raison du manque d'espace aux heures d'embarquement et de

débarquement. Parmi les personnes interrogées, 22 % ont indiqué que la marche au ralenti était nécessaire pour les véhicules de transport spécial et pour le programme Dépose-minute. Les suggestions pour le règlement municipal comprenaient une application plus stricte des règles et une meilleure sensibilisation, ainsi que l'ajout de signalisation pour faire respecter les règlements actuels sur la circulation, le stationnement et la marche au ralenti.

3.9 Suggestions pour le règlement municipal

Tous les sondages ont demandé aux répondants leurs commentaires et suggestions sur le règlement actuel, et les thèmes suivants sont revenus le plus souvent :

- Pas en faveur du règlement municipal – 164
- Il faut sensibiliser davantage et mieux appliquer le règlement – 145
- En faveur du règlement municipal – 86
- Marche au ralenti des véhicules municipaux – 40
- Décourager l'utilisation ou interdire les services à l'auto – 15
- Envisager l'installation d'une signalisation relative à la marche au ralenti ou la création de zones sans marche au ralenti – 13
- Améliorer la circulation – 9
- Envisager des exemptions pour les enfants, les aînés et les animaux domestiques – 9

3.10 Données démographiques

Voici les données démographiques des répondants au sondage public qui ont choisi de les indiquer :

- Populations autochtones – 2
- Francophones – 32
- Communauté 2SLGBTQIA – 29
- Personnes immigrantes – 22
- Jeunes adultes (29 ans ou moins) – 8
- Personnes âgées (65 ans ou plus) – 58
- Personnes en situation de handicap – 23
- Personnes vivant dans la pauvreté – 7
- Personnes racisées – 10
- Autres – 8

Les répondants se sont identifiés comme suit :

- Homme – 46
- Femme – 95
- Préfère ne pas répondre – 3

Les répondants ont indiqué qu'ils résidaient dans les secteurs suivants :

- Centre-ville – 197
- Secteur urbain intérieur ou extérieur – 367
- Secteur rural – 69
- Banlieue – 387
- Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre – 11

- Ne réside pas à Ottawa – 8

4.0 Étapes suivantes

Les commentaires reçus du public et des différents secteurs serviront à orienter les recommandations du personnel concernant d'éventuelles modifications du règlement. Celles-ci seront incluses dans le rapport du personnel au Comité des services de protection et de préparation aux situations d'urgence et au Conseil municipal pour examen et approbation en septembre 2024.

Les nouvelles les plus récentes de l'examen seront communiquées aux personnes intéressées sur le site Web [Participons Ottawa](#).

Annexe A : Sondage public

1. Où demeurez-vous à Ottawa? Consultez cette [carte](#) pour vous aider à déterminer le secteur.
 - a. Centre-ville
 - b. Secteur urbain intérieur ou extérieur
 - c. Secteur rural
 - d. Secteur suburbain
 - e. Je n'habite pas à Ottawa.
 - f. Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre.

2. Où voyez-vous le plus souvent des véhicules marcher au ralenti? Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent.
 - a. À l'aéroport ou à la gare
 - b. Aux installations de la Ville d'Ottawa
 - c. Près des centres communautaires ou récréatifs, des gymnases ou des aires de jeu
 - d. Sur les chantiers de construction
 - e. Aux services au volant
 - f. Dans des entrées de cour et sur des propriétés privées
 - g. Près des cabinets de médecin, des hôpitaux ou des foyers de soins de longue durée
 - h. Près des écoles ou des services de garde
 - i. Dans les parcs-o-bus d'OC Transpo
 - j. Dans les stationnements des centres commerciaux, des esplanades et des épiceries
 - k. Ailleurs (préciser)
 - l. Je n'en vois jamais.

3. Si vous avez laissé votre véhicule marcher au ralenti dans la dernière année, pourquoi l'avez-vous fait? Sélectionnez toutes les réponses qui s'appliquent.
 - a. Pour m'arrêter un bref instant.
 - b. Parce que j'ai oublié de couper le moteur.
 - c. Parce que je dors parfois dans ma voiture.
 - d. Parce que c'est trop compliqué de couper, puis de redémarrer le moteur.
 - e. Parce que je veux pouvoir repartir rapidement au besoin.
 - f. Parce que je travaille dans ma voiture.
 - g. Parce que je veux laisser la climatisation en marche pour moi, d'autres personnes (ou des animaux) ou de la marchandise.
 - h. Parce que je veux laisser le chauffage en marche pour moi, d'autres personnes (ou des animaux) ou de la marchandise.
 - i. Parce que je veux réchauffer ma voiture avant de partir.
 - j. Autre raison (préciser).
 - k. Je n'ai pas laissé mon véhicule marcher au ralenti dans la dernière année.

4. Selon [Santé publique Ottawa](#), les émissions attribuables à la circulation, y compris aux véhicules marchant au ralenti, contribuent grandement aux maladies résultant de la pollution atmosphérique. La mauvaise qualité de l'air nuit-elle à votre santé ou y a-t-elle déjà nui?
 - a. Oui
 - b. Non
 - c. Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre.

5. Actuellement, le règlement sur la marche au ralenti permet la marche au ralenti pendant 3 minutes par heure. C'est l'un des éléments sur lesquels se penche le personnel. Selon [Ressources naturelles Canada](#), une minute de marche au ralenti suffit à réchauffer le moteur, permet d'économiser de l'essence et est un point d'équilibre pour contrer les coûts s'ajoutant au redémarrage du véhicule.

La Ville devrait-elle envisager de faire passer la limite de marche au ralenti à une minute?

- a. Oui. Une minute est raisonnable.
- b. Non. Une minute ne suffit pas.
- c. Non. La limite devrait rester à trois minutes.
- d. Je ne sais pas.

5a. Pourquoi êtes-vous en faveur d'une limite d'une minute?

5b. Pourquoi êtes-vous en désaccord avec une limite d'une minute?

6. Le *Règlement sur la marche au ralenti* actuel énonce les situations et les véhicules exclus de la limite de temps. Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord ou en désaccord avec les exemptions suivantes :

Exemption	D'accord	Ni en accord ni en désaccord	En désaccord	Je ne sais pas	Je préfère ne pas répondre
Véhicules engagés dans des opérations de secours					
Véhicules-ateliers					
Véhicule en réparation ou visé par un entretien					
Véhicules blindés dont le contenu est sous surveillance ou en chargement					
Véhicules immobiles en raison d'une urgence, de la circulation, de conditions météorologiques ou d'un problème mécanique					
Véhicules participant à un défilé, à une course ou à un autre événement autorisé par le Conseil					
Véhicules privés de transport en commun arrêté pour laisser monter ou descendre des passagers					
Véhicules transportant une personne dont l'état					

(confirmé par un certificat médical) nécessite qu'une certaine température soit maintenue					
Véhicules assurant des services municipaux qui sont assujettis à la Politique sur les moteurs tournant au ralenti des véhicules et machines municipaux					
Véhicules servant à des pratiques agricoles normales					
Véhicules qui éliminent les émissions de gaz à effet de serre pendant que son moteur tourne au ralenti					

7. Le règlement sur la marche au ralenti n'impose aucune limite de marche au ralenti lorsqu'il fait plus de 27 °C (facteur humidex inclus). En été, lorsqu'il fait chaud, la limite de temps ne s'applique donc pas à Ottawa.

Cet élément sera revu. Parmi les options suivantes, laquelle vous semble la meilleure :

- S'il fait plus de 27 °C (facteur humidex inclus), la marche au ralenti devrait être permise sans restriction.
- S'il fait plus de 27 °C (facteur humidex inclus), la marche au ralenti ne devrait être permise qu'un bref moment.
- Il faudrait augmenter la température maximale au-delà de 27 °C (facteur humidex inclus) et permettre la marche au ralenti sans restriction quand cette température est atteinte.
- Autre (préciser).

8. Le règlement sur la marche au ralenti n'impose aucune limite de marche au ralenti lorsqu'il fait moins de 5 °C (refroidissement éolien inclus). En hiver, lorsqu'il fait froid, la limite de temps ne s'applique donc pas à Ottawa.

Cet élément sera revu. Parmi les options suivantes, laquelle vous semble la meilleure?

- S'il fait moins de 5 °C (refroidissement éolien inclus), la marche au ralenti devrait être permise sans restriction.
- S'il fait moins de 5 °C (refroidissement éolien inclus), la marche au ralenti ne devrait être permise qu'un bref moment.
- Il faudrait réduire la température minimale en deçà de 5 °C (refroidissement éolien inclus) et permettre la marche au ralenti sans restriction seulement quand cette température est atteinte.
- Il faudrait permettre la marche au ralenti seulement le temps nécessaire pour dégivrer le pare-brise et les fenêtres.
- Autre (préciser).

9. Si vous avez d'autres commentaires ou suggestions sur le règlement sur la marche au ralenti, merci de nous en faire part ici.