



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

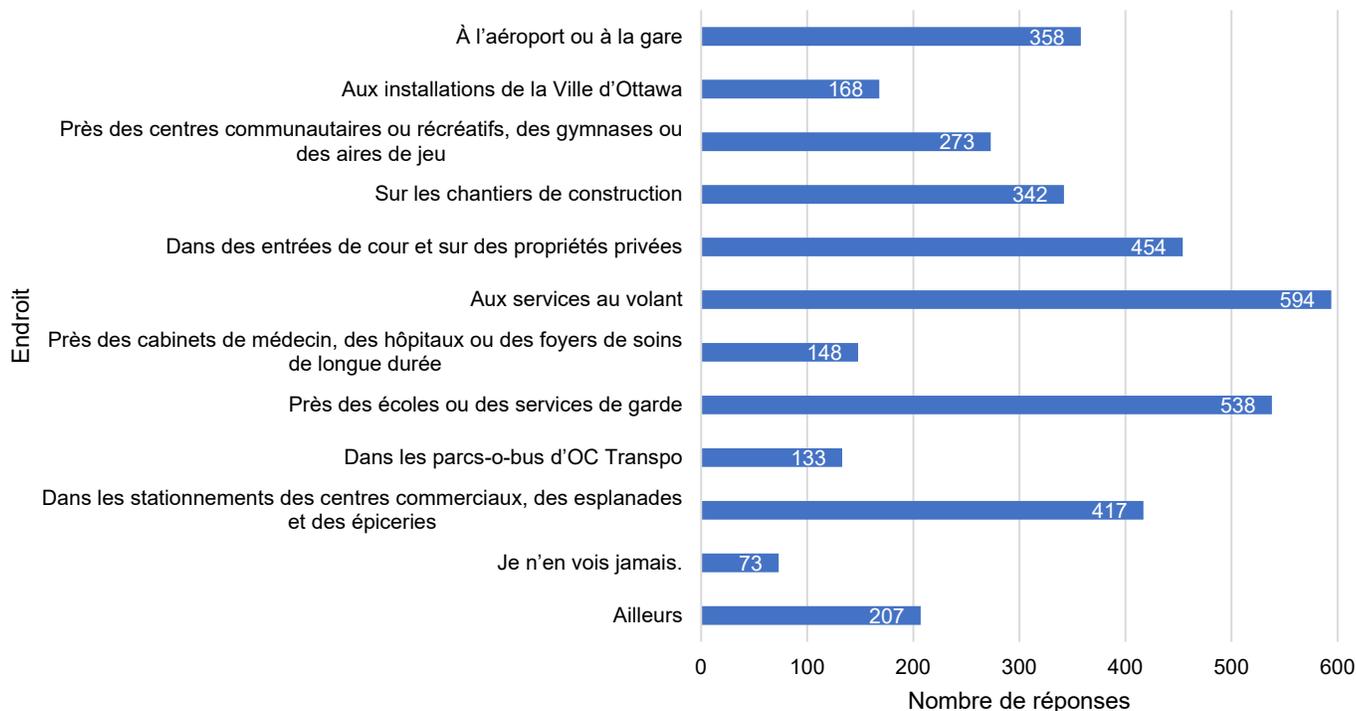
Selon le sondage auprès du public, 61 % des répondants n'ont pas vu ou ne voient pas actuellement de répercussions sur leur santé en raison de la mauvaise qualité de l'air, tandis que 23 % des répondants ont

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?



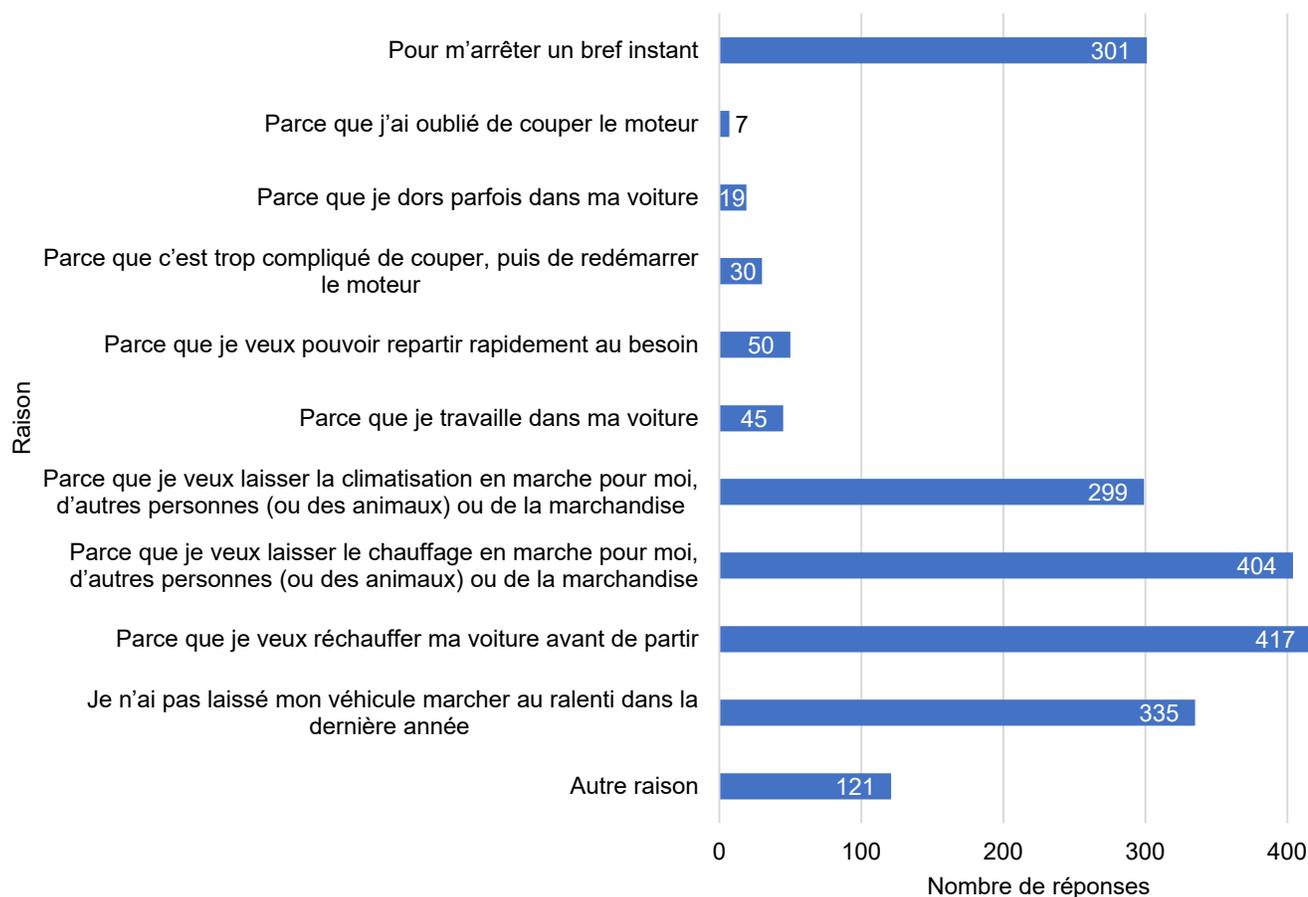
Les répondants ont indiqué que la marche au ralenti des véhicules se produisait le plus souvent aux services au volant et près des écoles ou des services de garde. Dans la catégorie « ailleurs », les lieux les plus fréquemment cités sont les suivants :

- 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?



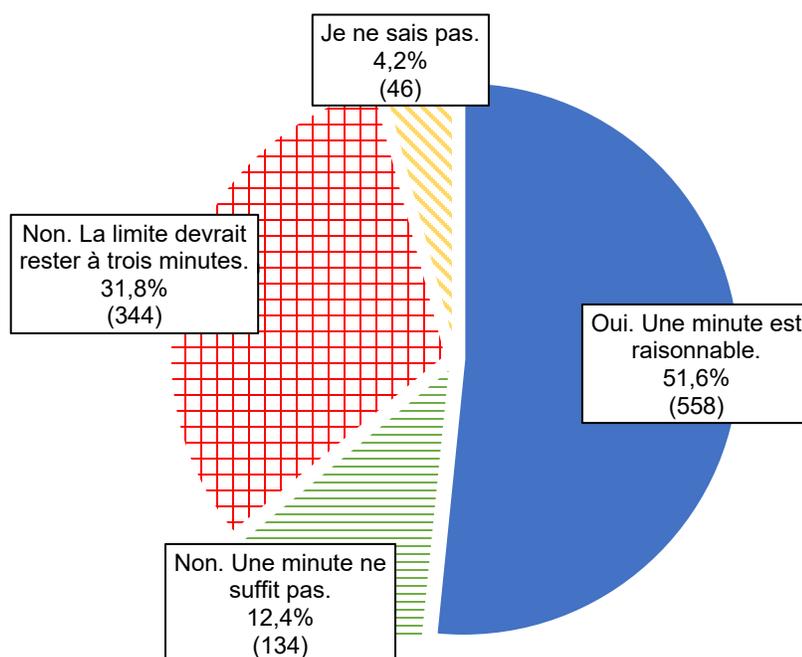
Les raisons les plus fréquentes de laisser tourner le moteur au ralenti sont de laisser la climatisation ou le chauffage en marche pour les passagers et de faire chauffer le moteur avant de partir. Dans la catégorie « autre », les raisons les plus fréquentes sont les suivantes :

- 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

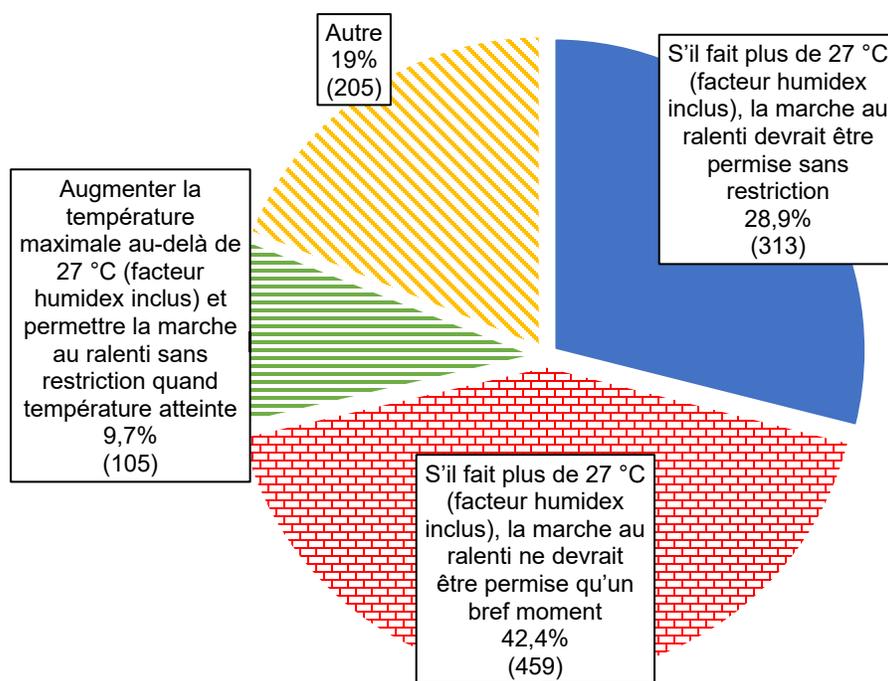
D'après les sondages auprès du public et des entreprises, la plupart des répondants sont d'accord avec la plupart des exemptions existantes relatives à la limite de temps de marche au ralenti, surtout en ce qui concerne les attestations médicales et l'aide d'urgence. Le désaccord le plus marqué concerne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

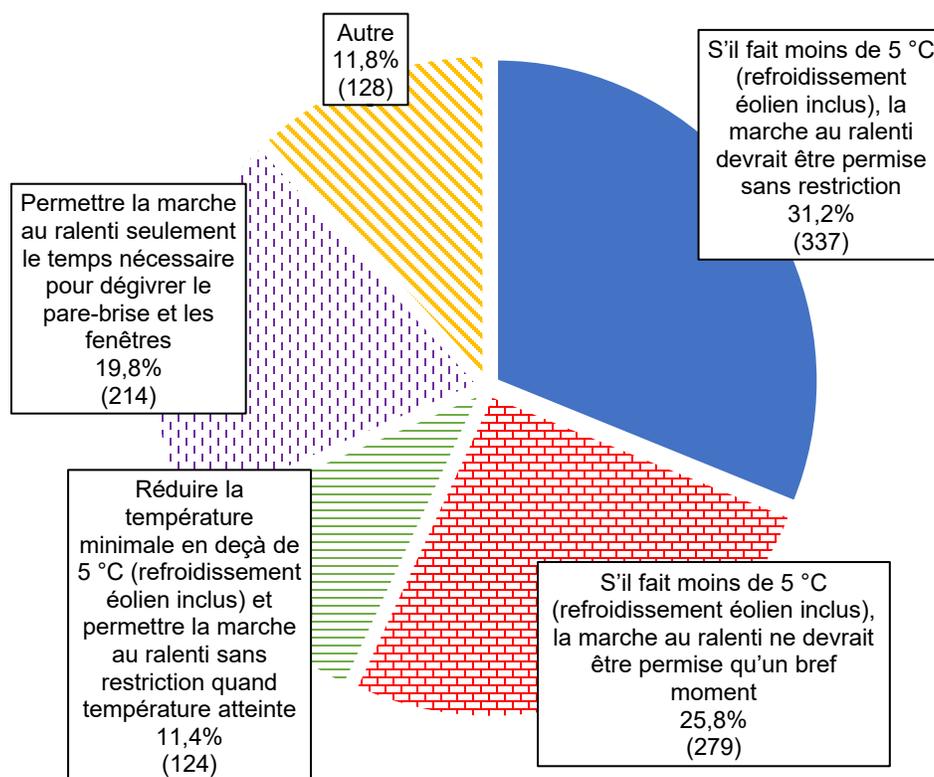
Figure 4. Au-dessus de 27 °C (facteur humidex inclus), il n'y a actuellement pas de limite de marche au ralenti. Indiquez le choix qui vous convient le mieux.



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.