

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 exempte 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 entraient 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.