

Council Member Inquiry Form
Demande de renseignement d'un membre du Conseil

Subject: Effectiveness and Enforceability of Anti-idling Bylaw

Objet : Efficacité et application du Règlement sur la marche au ralenti

Submitted at: Standing Committee on
Environmental Protection, Water and
Waste Management

Présentée au : Comité permanent de la
protection de l'environnement, de l'eau et
de la gestion des déchets

From/Exp.:

Date: May 17, 2021

File/Dossier :

Councillor/Conseiller :
S. Menard

Date: 17 mai 2021

EPWWM 02-21

To/Destinataire:

General Manager, Emergency and Protective Services
Director, By-law and Regulatory Services

cc: General Manager, Transportation Services
Medical Officer of Health

Directeur général, Services de protection et d'urgence
Directeur, Services des règlements

cc: Directeur général, Services des transports
Médecin chef en santé publique

Inquiry:

In light of the climate emergency that Ottawa recently declared and the public health impacts of air pollution, this inquiry concerns the effectiveness and enforceability of Ottawa's anti-idling by-law and seeks options that may improve outcomes. It is also recognized that it is an extremely challenging time for City staff and Councillors' offices and that answers to the following questions may require longer than usual response times.

1. How many idling complaints have been received each year since 2019, and how many have resulted in fines or other actions?

2. What education campaigns has the city undertaken or supported in regard to idling?
3. Is there any existing anti-idling signage, and would the City support this approach at targeted hotspots?
4. What vehicles are exempt from the idling by-law (please specify among the Police, OC Transpo, City vehicles, tow trucks, ambulance, fire trucks)? Are these blanket exemptions or situational (i.e. exempt when dealing with emergency but otherwise not)?
5. Given that the bylaw was enacted in 2007, would staff support a refresh of the by-law that considered the following (this would include a review of effective strategies in other municipalities)?:
 - reducing exceptions;
 - reducing allowable idling time from three minutes to one minute (that is, 60 seconds in a 60-minute period); and
 - eliminating or reducing the temperature range in which vehicles are allowed to idle; increasing fines and taking a pro-active approach to education and enforcement?

Demande de renseignement :

Vu l'état d'urgence climatique qu'a récemment déclaré la Ville d'Ottawa et les conséquences de la pollution atmosphérique sur la santé publique, la présente demande de renseignements porte sur l'efficacité et l'application du Règlement sur la marche au ralenti et sur ce qu'il est possible de faire pour en améliorer les retombées. Nous savons qu'il s'agit d'une période extrêmement difficile pour le personnel de la Ville et les bureaux des conseillers, et qu'il pourrait donc falloir plus de temps qu'à l'habitude pour obtenir une réponse aux questions suivantes :

1. Depuis 2019, combien de plaintes sur la marche au ralenti ont été déposées chaque année et combien d'entre elles ont entraîné l'imposition d'amendes ou la prise d'autres mesures?
2. Quelles campagnes de sensibilisation la Ville a-t-elle menées ou appuyées concernant la marche au ralenti?

3. Y a-t-il des panneaux interdisant la marche au ralenti à Ottawa, et la Ville appuierait-elle cette approche pour certains lieux problématiques?
4. Quels véhicules ne sont pas visés par le Règlement (voitures de police, véhicules d'OC Transpo, véhicules municipaux, dépanneuses, ambulances, camions d'incendie, etc.)? S'agit-il d'exemptions générales ou circonstanciées (par exemple, la marche au ralenti est permise en situation d'urgence seulement)?
5. Comme le Règlement a été adopté en 2007, le personnel serait-il favorable à une révision qui s'accompagnerait d'un examen des stratégies éprouvées d'autres municipalités et qui tiendrait compte des suggestions suivantes?
 - Diminution des exceptions;
 - Réduction du temps de marche au ralenti permis de trois à une minute (soit 60 secondes par heure);
 - Élimination ou diminution de la plage de températures où la marche au ralenti est permise, augmentation du montant des amendes et adoption d'une approche proactive en matière de sensibilisation et d'application du Règlement.

Response (Date: 2022-May-04)

The Idling Control By-law Report (ACS2007-PTE-POL-0021) was approved by Planning and Environment Committee on April 23, 2007, and Council May 9, 2007. It was a joint report between the former Planning, Environment, Infrastructure and Policy Branch and By-law and Regulatory Services. The by-law was enacted on September 1, 2007.

The purpose of the Idling Control By-law is to protect the environment and public health by reducing greenhouse gas emissions, smog and criteria air contaminants. At the time of enactment, staff expected that the by-law would contribute to achieving the City's 20 per cent reduction target of greenhouse gas emissions within the community by 2012, approved by Council in the Air Quality and Climate Change Management Plan. The by-law was formulated on the basis of research staff initiated, which coincided with a model By-law proposed by the Federal Government. Ottawa data showed that an anti-idling by-law could be effective in reducing local air pollutants.

The existing Federal and Provincial regional air monitor cannot measure air quality close to a point source of pollution such as vehicle emissions. Ambient air quality can be “low risk” while at the same time, very near a point source, the risk level could be higher. Ottawa Public Health is supportive of efforts from the City and others to reduce local air pollution sources and protect public health. Since the adoption of the City’s by-law, auto makers have sold more and more hybrid and electric vehicles, but they still make up a very small percentage of the vehicles in the city. Natural Resources Canada (NRCan) report that idling was not an effective way to warm up a vehicle, even in cold weather. The best way to warm it up was to drive it. NRCan also found that block heaters were only warranted in those places where the straight temperature falls below -20 oC which is rare in Ottawa. For safety reasons, when a windshield needs to be defrosted in winter before driving, it may take more than one minute of idling. It is noted that a review of the City of Toronto’s Idling Control By-law that they limit idling to one minute since 2010. The City of Kingston limits idling to five minutes when the temperature is below 5oC.

Exemptions

The Idling Control By-law aims to reduce unnecessary idling and provides that no person shall cause or permit a vehicle to idle for more than three consecutive minutes. The by-law does not apply to occupied vehicles when the temperature outside the vehicle is greater than 27 degrees Celsius including the humidex calculation or less than five degrees Celsius including the windchill value as determined by the Environment Canada temperature readings. The by-law allows for exemptions for specific vehicles and under certain situations:

- Vehicles assisting in an emergency activity
- Mobile workshops (refuse collection vehicles)
- When idling is required for repair or to prepare for service
- Armoured vehicles
- When vehicles are required to remain motionless because of any emergency, traffic, weather condition or mechanical difficulty over which the person driving the vehicle has no control
- Vehicles engaged in a parade or race or any other event authorized by Council
- Private transit vehicles while passengers are embarking or disembarking en route or in terminals
- Vehicles transporting a person with a medical condition requiring that temperature or humidity be maintained within a certain range

- Vehicles engaged in providing City services which vehicles shall be subject to the City's more restrictive Vehicle and Equipment Idling Policy
- Vehicles engaged in normal farming practices
- Any vehicle that eliminates the emission of greenhouse gases and criteria air contaminants during the idling phase of operation

At the time of implementation, this list of exemptions was thought to strike a reasonable balance.

Complaints

Enforcement is conducted largely on a complaint basis, with periodic focused enforcement efforts as warranted.

By-law and Regulatory Services has received 4,257 idling service requests since the enactment of the by-law. Table 1 shows the number of complaints and the action taken for the last three years.

Year	Service Requests	Verbal Warnings	Bylaw Infraction Notice	Patrol Negative	Unfounded
2019	226	21	8	22	1
2020	225	7	0	50	4
2021	217	3	2	9	0

Complaints are mostly settled through warnings and education rather than with the issuance of fines.

Complaints originating from the core of the City often include complaints about tour buses that are idling and people that pick up other people in front of office buildings at the end of their working day. Complaints from suburban areas often relate to parents dropping off or picking up their children at schools, and from people on neighbouring properties.

Ottawa Public Health receives very few complaints about idling.

Education, Outreach and Signage

Ottawa Public Health, as time permits, supports the Idling Control By-law through social media messaging and by integrating, messaging around reducing the exposure to air pollutants, especially from vehicle exhaust, to help mitigate the detrimental health

effects.

By-law and Regulatory Services staff disseminate information on this by-law, as required, as part of regular outreach activities. No department within the City manages any existing signage on anti-idling. When the by-law was first implemented, several City facilities, hotels and schools were given 600 signs as part of a partnership. Some of these have since been removed because they faded with time due to the sun.

By-law Review

As part of the 2015 By-law Review Strategy (ACS2015-COS-EPS-0020), Councillors were surveyed on the City's by-laws and asked to identify whether concerns related to policy, service standards, or enforcement. At that time Councillors identified that the by-law was unenforceable and suggested that the length of time vehicles can idle be reviewed based on temperature, with a view to possibly increasing the time limit to allow for car defrosting. As such, the Idling By-law was referred to Environmental Services staff to work with the Chair of Environment Committee and report back with the approach and work plan, however that review was not undertaken prior to the realignment of the implicated departments.

The Council-approved By-law Review Framework (ACS2019-EPS-GEN-0003) provides a consistent and efficient process throughout the corporation for developing new and reviewing existing by-laws. Staff in Emergency and Protective Services are recommending that the Idling Control By-law be considered for review against the by-law review criteria outlined in the Framework, for the Department's next Term of Council By-law Review Workplan. This will ensure that staff can undertake the necessary consultation and analysis without impacting existing workplans and ensure that cross-departmental impacts are considered. Staff would consult both the Climate Change & Resiliency unit in the Planning, Real Estate and Economic Development Department and Ottawa Public Health. Ottawa Public Health has already indicated that they would support the by-law review and the strengthening of it to further protect health.

Réponse (Date : 4 mai 2022)

Le rapport relatif au Règlement sur la marche au ralenti ([ACS2007-PTE-POL-0021](#)) a été approuvé par le Comité de l'urbanisme et de l'environnement le 23 avril 2007 et par le Conseil, le 9 mai 2007. Produit conjointement par l'ancienne Direction des politiques d'urbanisme, d'environnement et d'infrastructure et par les Services des règlements municipaux, le Règlement est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2007.

Le Règlement sur la marche au ralenti a pour objet de protéger l'environnement et la

santé du public en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, de smog et des principaux contaminants atmosphériques. Au moment de l'adoption du Règlement, le personnel s'attendait à ce qu'il contribue à l'atteinte de l'objectif de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre de la ville d'ici 2012, objectif approuvé par le Conseil dans le Plan de gestion de la qualité de l'air et des changements climatiques. Le Règlement a été formulé en fonction des recherches entreprises par le personnel, qui coïncidaient avec un règlement modèle proposé par le gouvernement fédéral. Les données d'Ottawa ont montré qu'un règlement contre la marche au ralenti pouvait être efficace pour réduire les concentrations locales de polluants atmosphériques.

Les dispositifs fédéraux et provinciaux actuels de surveillance de la qualité de l'air déployés à l'échelle régionale ne peuvent pas mesurer la qualité de l'air à proximité d'une source ponctuelle de pollution telle qu'un véhicule. La qualité de l'air environnant peut être « à faible risque » alors qu'en même temps, très près d'une source ponctuelle, le risque peut être plus élevé. Santé publique Ottawa appuie les efforts consentis par la Ville et d'autres intervenants pour réduire l'importance des sources locales de pollution atmosphérique et protéger la santé du public. Depuis l'adoption du règlement municipal, les constructeurs automobiles ont vendu de plus en plus de véhicules hybrides et électriques, mais ces derniers ne représentent encore qu'un très faible pourcentage des véhicules en circulation dans la ville. Ressources naturelles Canada (RNC) a signalé que la marche au ralenti n'était pas un moyen efficace de réchauffer un véhicule, même par temps froid. La meilleure façon de le réchauffer était de le conduire. RNC a également constaté que les chauffe-moteurs n'étaient justifiés que dans les endroits où la température ambiante est inférieure à -20 °C, ce qui est rare à Ottawa. Pour des raisons de sécurité, il faut parfois plus d'une minute de marche au ralenti pour dégivrer un pare-brise en hiver. Un examen du Règlement sur la marche au ralenti de la Ville de Toronto a révélé que cette dernière limite la marche au ralenti à une minute depuis 2010. La Ville de Kingston limite quant à elle la marche au ralenti à cinq minutes lorsque la température est inférieure à 5 °C.

Exemptions

Le Règlement sur la marche au ralenti a pour but de réduire le temps de marche au ralenti inutile et prévoit qu'il est interdit de laisser tourner un véhicule au ralenti pendant plus de trois minutes consécutives ou de le permettre. Le Règlement ne s'applique pas aux véhicules occupés lorsque la température à l'extérieur du véhicule est supérieure à 27 °C, y compris le calcul de l'humidex, ou inférieure à 5 °C, y compris la valeur du

refroidissement éolien, telle qu'établie par les relevés de température d'Environnement Canada. Le Règlement prévoit des exemptions pour certains véhicules et dans certaines situations :

- véhicules participant à une intervention d'urgence;
- ateliers mobiles (véhicules de collecte des déchets);
- véhicules qui doivent tourner au ralenti pour permettre l'exécution d'une réparation ou pour se préparer à dispenser un service;
- véhicules blindés;
- véhicules qui doivent demeurer immobiles en raison d'une situation d'urgence, de la circulation, des conditions météorologiques ou d'une difficulté mécanique sur laquelle la personne qui conduit le véhicule n'a aucune maîtrise;
- véhicules participant à un défilé, à une course ou à tout autre événement autorisé par le Conseil municipal;
- véhicules de transport en commun privé pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers en bordure de route ou à un terminal;
- véhicules transportant une personne dont l'état de santé exige que la température ou l'humidité soit maintenue dans une certaine fourchette;
- véhicules utilisés pour la prestation de services municipaux, lesquels sont assujettis à la politique de la Ville sur la marche au ralenti des véhicules et de l'équipement, qui est plus contraignante;
- véhicules utilisés dans le cadre d'activités agricoles normales;
- véhicules qui éliminent les émissions de gaz à effet de serre et des principaux contaminants atmosphériques quand leur moteur tourne au ralenti.

Au moment de la mise en œuvre de la politique, on estimait que cette liste d'exemptions représentait un compromis raisonnable.

Plaintes

L'application du Règlement se fait en grande partie à la suite de plaintes; des mesures d'application ciblées sont prises périodiquement, selon les besoins.

Les Services des règlements municipaux ont reçu 4 257 demandes de service concernant des véhicules dont le moteur tournait au ralenti depuis l'entrée en vigueur du Règlement. Le tableau 1 indique le nombre de plaintes et les mesures prises au cours des trois dernières années.

Année	Demandes de service	Avertissements verbaux	Avis d'infraction au Règlement	Aucun problème constaté	Sans fondement
2019	226	21	8	22	1
2020	225	7	0	50	4
2021	217	3	2	9	0

La plupart des plaintes sont réglées par des avertissements et des mesures de sensibilisation plutôt que par l'émission de contraventions.

Les plaintes provenant du centre-ville concernent souvent les autobus touristiques qui tournent au ralenti et les personnes qui viennent chercher d'autres personnes devant les immeubles de bureaux à la fin de leur journée de travail. Les plaintes provenant des banlieues concernent souvent des parents qui déposent ou récupèrent leurs enfants à l'école, et de personnes qui se trouvent sur des propriétés voisines.

Santé publique Ottawa reçoit très peu de plaintes concernant la marche au ralenti.

Éducation, sensibilisation et signalisation

Santé publique Ottawa, lorsque le temps le permet, soutient la mise en œuvre du Règlement sur la marche au ralenti en diffusant des messages dans les médias sociaux et en intégrant des messages visant à réduire l'exposition aux polluants atmosphériques, en particulier ceux provenant des gaz d'échappement des véhicules, afin d'atténuer les effets néfastes sur la santé.

Le personnel des Services des règlements municipaux diffuse de l'information sur ce règlement, au besoin, dans le cadre d'activités de sensibilisation périodiques. Aucune direction générale de la Ville ne gère la signalisation en place concernant la marche au ralenti. Lorsque le Règlement a été mis en œuvre, 600 panneaux ont été distribués à

plusieurs installations municipales, hôtels et écoles dans le cadre d'un partenariat. Certains d'entre eux ont depuis été retirés parce qu'ils ont pâli avec le temps à cause du soleil.

Révision du Règlement

Dans le cadre de la [Stratégie d'examen des règlements municipaux de 2015](#) (ACS2015-COS-EPS-0020), les conseillers ont été consultés sur les règlements municipaux de la Ville et ont été invités à indiquer si leurs préoccupations concernaient les politiques, les normes de service ou l'application. À l'époque, les conseillers ont indiqué que le Règlement était inapplicable et ont suggéré que le temps de marche au ralenti des véhicules soit revu en fonction de la température et qu'il soit éventuellement augmenté pour permettre le dégivrage des vitres des véhicules. Le dossier du Règlement sur la marche au ralenti a alors été confié au personnel des Services environnementaux pour qu'il travaille avec le président du Comité de l'environnement et qu'il présente un rapport sur l'approche et le plan de travail, mais l'exercice n'a pas pu être effectué avant la réorganisation des services concernés.

Le [Cadre d'examen des règlements municipaux](#) approuvé par le Conseil (ACS2019-EPS-GEN-0003) prévoit un processus cohérent et efficace applicable à l'ensemble de l'organisation pour l'élaboration de nouveaux règlements et la révision des règlements en vigueur. Le personnel des Services de protection et d'urgence recommande que le Règlement sur la marche au ralenti soit examiné en fonction des critères d'examen des règlements énoncés dans le Cadre lors des travaux relatifs au plan de travail pour l'examen des règlements du prochain mandat du Conseil. Le personnel pourra ainsi mener les consultations et les analyses nécessaires sans perturber les plans de travail en vigueur et veiller à ce que les répercussions organisationnelles soient prises en considération. Le personnel consultera à la fois l'Unité des changements climatiques et de la résilience de la Direction générale de la planification, de l'immobilier et du développement économique et Santé publique Ottawa. Santé publique Ottawa a déjà annoncé son soutien à la révision du Règlement et à son renforcement pour mieux protéger la santé.

Response to be listed on the Standing Committee on Environmental Protection, Water and Waste Management Agenda of May 17, 2022

La réponse devrait être inscrite à l'ordre du jour de la réunion du Comité permanent de

la protection de l'environnement, de l'eau et de la gestion des déchets prévue le 17 mai
2022