

# Rapport 2018 sur les émissions de gaz à effet de serre de Bell Canada

## INTRODUCTION

Le présent rapport sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) repose sur les principes et exigences stipulés dans la norme ISO 14064-1 et dans le *Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard (Revised Edition)* (Protocole des gaz à effet de serre : Une norme de comptabilisation et de déclaration destinée à l'entreprise (édition révisée)). Il a servi à la production du rapport de Bell sur les émissions de GES au CDP (organisme anciennement appelé *Carbon Disclosure Project*) et à d'autres initiatives de divulgation de l'entreprise. Bell a déclaré une empreinte carbone d'entreprise totalisant 345 724 tonnes d'équivalents en dioxyde de carbone (« CO<sub>2</sub>e »), qui comprennent les émissions de portée 1, 2 et 3 (déplacements d'affaires seulement) pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2017 au 30 septembre 2018.

## LIMITES ORGANISATIONNELLES

Bell adopte l'approche du contrôle opérationnel pour déterminer la portée de déclaration s'appliquant à ses filiales et divisions. Les unités d'affaire et filiales comprises dans les limites organisationnelles sont les suivantes :

- BCE Nexxia
- Bell Aliant
- Bell Canada
- Bell Média
- Bell Mobilité
- Canaux de distribution de Bell Mobilité
- Bell Solutions techniques
- Expertech
- Northwestel
- La Source

Le tableau ci-dessous rend compte de l'empreinte carbone de l'entreprise Bell pendant les périodes de 12 mois se terminant le 31 décembre 2017 et le 30 septembre 2018.

| Émissions en tonnes de CO <sub>2</sub> e <sup>(1)</sup> | Limite opérationnelle   | 2017           | 2018           | Hausse (baisse) |
|---|---|----------------|----------------|-----------------|
| Portée 1  | Émissions directes contrôlées par Bell et comprenant les rejets accidentels de substances appauvrissant la couche d'ozone provenant des équipements de refroidissement, ainsi que de la combustion de mazout et de gaz naturel dans les immeubles, de diesel pour les tours de télécommunications et l'équipement de transmission, de propane pour l'équipement d'entretien et de diesel et d'essence pour les véhicules et les génératrices. | 134 756        | 137 027        | +1,7 %          |
| Portée 2  | Émissions indirectes associées à l'utilisation d'énergie correspondant à la production et à la transmission de l'électricité requise par les activités de Bell dans ses immeubles et autres installations.  | 221 470        | 199 394        | -10,0 %         |
| Portée 3  | Autres émissions indirectes découlant des voyages d'affaires des employés de Bell (par avion, train, véhicules loués et véhicules personnels des employés).   | 9 297          | 9 303          | +0,1 %          |
| <b>Total</b>  |   | <b>365 524</b> | <b>345 724</b> | <b>-5,4 %</b>   |

<sup>(1)</sup> L'arrondissement des chiffres peut influencer sur les totaux indiqués.

Comparée à 2017, l'empreinte carbone de l'entreprise Bell a diminué de 19,8 kilotonnes (-5,4 %). Cette diminution est principalement attribuable aux émissions de portée 2, qui ont diminué de 22,1 kilotonnes (-10,0 %). Cette diminution est la combinaison d'une baisse de 3,0 % de la consommation d'électricité de Bell, une diminution de 2,7 % due à de plus faibles facteurs d'émission (grâce à des sources d'énergie plus propres) et une baisse de 4,5 % en raison d'un changement dans la répartition de la consommation par province.

## MÉTHODOLOGIE ET HYPOTHÈSES

### Portée 1

Combustibles fossiles :

Sources dont les volumes sur la consommation de combustibles fossiles sont connus :

Les informations extraites des systèmes de compilation des données d'énergie de la compagnie et des rapports de nos fournisseurs d'énergie comprennent les volumes de diesel, de mazout, d'essence, de gaz naturel et de propane consommés par province pour la période allant du 1<sup>er</sup> octobre 2017 au 30 septembre 2018.

Sources dont les volumes sur la consommation de combustibles fossiles ne sont pas connus :

Les volumes de diesel, de mazout, d'essence, de gaz naturel et de propane consommés sont établis en additionnant, dans un premier temps, la valeur des dépenses (en dollars canadiens) inscrites dans les rapports financiers de l'entreprise relatives à chacun des types de combustibles. Le total de chacun est ensuite converti en volume consommé en utilisant le coût unitaire moyen du produit par province. Les coûts unitaires moyens sont établis à partir du meilleur estimé possible pour la période allant du 1<sup>er</sup> octobre 2017 au 30 septembre 2018.

Les émissions ont été calculées en multipliant ces volumes de combustibles fossiles par les facteurs d'émissions canadiens extraits du *Rapport d'inventaire national 1990-2017 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada* (partie 2).

Les émissions totales de GES, en tonnes de CO<sub>2</sub>e, ont été calculées en multipliant la masse de chaque gaz (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> et N<sub>2</sub>O) par son potentiel de réchauffement planétaire (PRP) et en additionnant les produits obtenus. Les PRP sont tirés du cinquième rapport d'évaluation sur les changements climatiques du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), 2014 (PRP du CO<sub>2</sub> = 1, PRP du CH<sub>4</sub> = 28 et PRP du N<sub>2</sub>O = 265).

Les émissions provenant de la biomasse ont été calculées en appliquant les hypothèses suivantes aux volumes de diesel et d'essence consommés : teneur de 2 % de biodiesel dans le diesel et teneur de 5 % d'éthanol dans l'essence.

Substances appauvrissant la couche d'ozone (SACO) :

Le volume des rejets accidentels de SACO est établi en additionnant les volumes des rejets enregistrés dans le système de gestion des incidents environnementaux. Les émissions ont été calculées en appliquant le PRP de chaque substance indiqué dans le cinquième rapport d'évaluation du GIEC, 2014.

## Portée 2

Installations dont les données sur la consommation d'électricité sont connues :

Les informations extraites des systèmes de compilation des données d'énergie de la compagnie et des rapports de nos fournisseurs d'énergie comprennent les quantités d'électricité consommées en kilowattheures (kWh) par province pour la période allant du 1<sup>er</sup> octobre 2017 au 30 septembre 2018.

Installations dont les données sur la consommation d'électricité ne sont pas connues :

Installations dont les données financières sur la consommation d'électricité sont connues :

La quantité d'électricité en kilowattheures (kWh) est établie en additionnant la valeur des dépenses (en dollars canadiens) inscrites dans les rapports financiers de l'entreprise relatifs à la consommation d'énergie. Le total des dépenses est ensuite converti en quantité consommée à l'aide du meilleur estimé possible du coût unitaire moyen de l'énergie (\$/kWh), dans chacune des provinces, pour la période allant du 1<sup>er</sup> octobre 2017 au 30 septembre 2018.

Installations dont les données financières sur la consommation d'électricité ne sont pas connues :

La quantité est établie en utilisant une consommation moyenne de kilowattheures (kWh) par pied carré. Cette consommation moyenne est calculée à partir des informations de consommation directe d'énergie extrapolées d'un échantillon représentatif des immeubles de Bell.

Afin de calculer les tonnes de CO<sub>2</sub>e, les facteurs d'émission de l'électricité ont ensuite été appliqués au nombre total de kWh consommés par province. Les facteurs d'émissions canadiens ont été extraits du *Rapport d'inventaire national 1990-2017 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada* (partie 3, annexe 13).

### Portée 3

#### Voyages par avion ou par train :

Les informations relatives aux voyages ont été extraites des rapports des agences de voyage et comprennent les tronçons de vol et la distance parcourue en avion et en train réservés entre le 1<sup>er</sup> octobre 2017 et le 30 septembre 2018. Les tronçons de vol sont ensuite triés par vols intérieurs, de courte distance et longue distance, conformément au document Excel intitulé *GHG Emissions from Transport or Mobile Sources* (onglet *Activity Data*) publié sur le site Web du Greenhouse Gas Protocol en mai 2015. Les tronçons de vol et la distance parcourue en train sont ensuite convertis en tonnes de CO<sub>2</sub>e à l'aide du document Excel intitulé *Emission Factors from Cross-Sector Tools* (onglet *Reference - EF Public*) publié sur le site Web du Greenhouse Gas Protocol en mars 2017.

#### Véhicules loués :

Les volumes de carburant (L) sont établis en compilant la valeur des achats d'essence (\$) auprès des entreprises de location de voitures. Ces montants sont ensuite convertis en volume à partir du meilleur estimé possible du coût moyen (\$/L) de l'essence pour la période allant du 1<sup>er</sup> octobre 2017 au 30 septembre 2018.

Les émissions sont ensuite calculées en appliquant la même méthodologie que celle utilisée pour les combustibles fossiles (décrite ci-dessus). Pour faire ce calcul, Bell a présumé que tous les véhicules loués utilisaient de l'essence.

#### Véhicules personnels des employés utilisés pour des voyages d'affaires :

La distance totale parcourue (km) est établie en convertissant les frais de remboursement basés sur la distance (\$) à partir du taux de remboursement applicable (\$/km) stipulé dans les politiques relatives aux dépenses discrétionnaires des unités d'affaires. La consommation de carburant (L) est ensuite établie en convertissant la distance totale parcourue (km) à partir du meilleur estimé possible de la consommation moyenne (L/km) pour la période allant du 1<sup>er</sup> octobre 2017 au 30 septembre 2018.

Les émissions sont ensuite calculées en appliquant la même méthodologie que celle utilisée pour les combustibles fossiles (décrite ci-dessus). Pour faire ce calcul, Bell a présumé que tous les véhicules personnels des employés utilisaient de l'essence.