

# 2010

## Inventaire des émissions de gaz à effet de serre de la Ville de Baie-Saint-Paul

Présenté à :

**Monsieur Martin Bouchard**  
Directeur général

15, rue Forget  
Baie-Saint-Paul, Québec  
G3Z 3G1  
Téléphone : 418.435.2205  
Télécopieur : 418.435.2688  
[dg@baiesaintpaul.com](mailto:dg@baiesaintpaul.com)



**Enviro-accès**

Par :

*Enviro-accès inc.*

Juin 2012



Cet inventaire des émissions de gaz à effet de serre de la Ville de Baie-Saint-Paul a été préparé conformément à la norme ISO 14 064-1 et aux exigences supplémentaires du programme Climat municipalités du gouvernement du Québec. La Ville de Baie-Saint-Paul a émis un total de 57 160 tonnes CO<sub>2</sub>éq du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2010.

---

Enviro-accès inc.



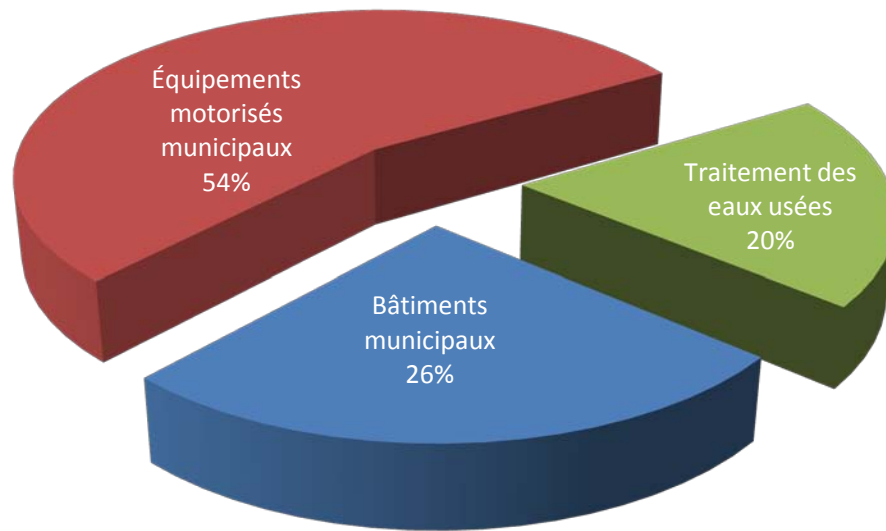


## SOMMAIRE

La Ville de Baie-Saint-Paul a mandaté Enviro-accès pour la réalisation d'un premier inventaire de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) et l'élaboration d'un plan d'action visant la réduction de ces émissions. L'inventaire GES de la Ville de Baie-Saint-Paul est la compilation des principales émissions de GES émises par la Ville et ses citoyens durant l'année 2010, qui pourra devenir l'année de référence pour les inventaires futurs. Ces émissions ont été divisées en deux secteurs, selon les directives du programme Climat municipalités : le secteur corporatif et le secteur collectivité.

D'une part, les émissions de GES du secteur corporatif regroupent toutes les activités reliées à l'administration municipale, incluant les bâtiments municipaux, la flotte de véhicules municipaux et le traitement des eaux usées. D'autre part, les émissions de GES du secteur de la collectivité regroupent certaines émissions générées sur le territoire de la Ville, soit la gestion des matières résiduelles et le transport de la collectivité.

L'inventaire GES corporatif de la Ville de Baie-Saint-Paul regroupe les émissions de GES issues des services gérés par la Ville et ceux donnés en sous-traitance. La figure 1 expose la distribution de ces émissions corporatives pour chacune des catégories d'émission de GES. Les équipements motorisés prédominent avec 54 % des émissions, alors que suivent les bâtiments municipaux avec 26 % et le traitement des eaux usées avec 20 %.




**Figure 1 : Distribution des émissions de GES du secteur corporatif pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010**

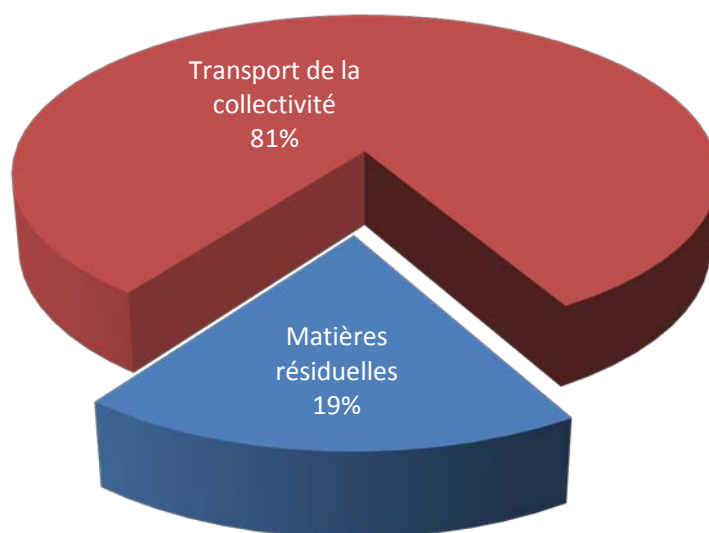
Ainsi, les équipements motorisés municipaux ont émis 592 tonnes de CO<sub>2</sub>éq en 2010, alors que le traitement des eaux usées a émis 214 tonnes de CO<sub>2</sub>éq et les bâtiments municipaux 280 tonnes de CO<sub>2</sub>éq. Le total des émissions de GES du secteur corporatif se chiffre à 1 086 tonnes de CO<sub>2</sub>éq en 2010. Le tableau 1 présente sommairement la répartition de ces émissions selon chacune des catégories et pour chacun des GES.

Tableau 1 : Émissions par catégorie pour l'inventaire GES corporatif

Catégorie		CO <sub>2</sub> (tonne)	CH <sub>4</sub> (tonne)	N <sub>2</sub> O (tonne)	HFC (tonne)	CO <sub>2</sub> éq (tonne)	% du total corporatif
<b>Bâtiments municipaux et autres installations</b>	Électricité	-	-	-	NA	8	26
	Gaz naturel	0	0	0	NA	0	
	Propane	0	0	0	NA	0	
	Mazout	271	0,02	0,005	NA	272	
	Réfrigérant (R22)	NA	NA	NA	0	0	
<b>Équipements motorisés municipaux</b>	Essence	54	0,01	0,01	NA	56	54
	Diesel	508	0,02	0,05	NA	524	
	Propane	2	0,001	0,00004	NA	2	
	Biocarburant	0	0	0	NA	0	
	Réfrigérant (HFC-134a)	NA	NA	NA	0,007	9	
<b>Traitement des eaux usées</b>		NA	6	0,3	NA	214	20
<b>Total</b>						1 086	100



L'inventaire GES de la collectivité de la Ville de Baie-Saint-Paul comprend les émissions de GES dues à l'enfouissement des matières résiduelles et au transport routier des citoyens. La figure 2 présente la distribution de ces émissions. Le transport de la collectivité prédomine avec 81 % des émissions de GES de la collectivité, alors que l'enfouissement des matières résiduelles représente 19 % de ces émissions.



**Figure 2 : Distribution des émissions de GES de la collectivité pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010**

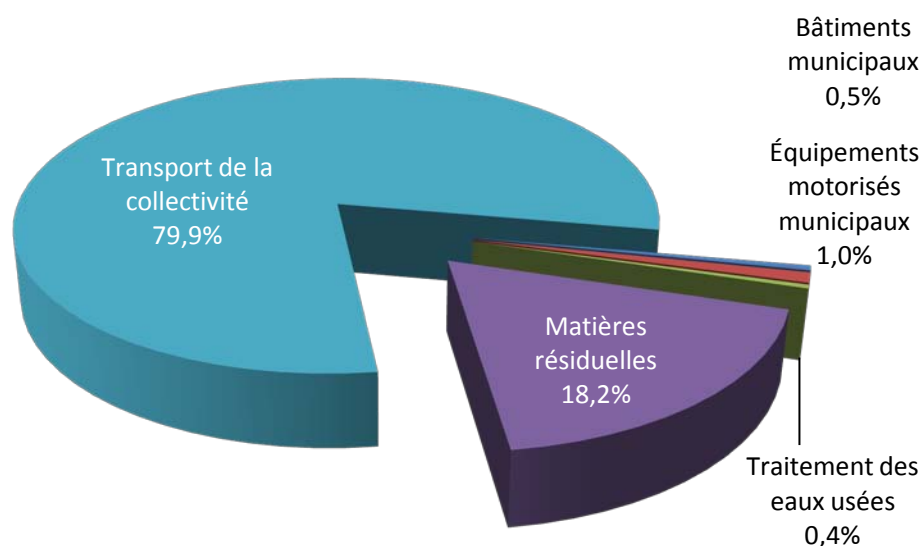


Ainsi, l'enfouissement des matières résiduelles a émis 10 399 tonnes de CO<sub>2</sub>éq en 2010 (émission de CH<sub>4</sub>), ainsi que 1 359 tonnes de CO<sub>2</sub> qui ne sont pas comptabilisées (voir méthodologie), car elles proviennent de la biomasse. Le transport de la collectivité a émis 45 676 tonnes de CO<sub>2</sub>éq en 2010, en excluant les véhicules municipaux. Le tableau 2 présente sommairement ces émissions pour chacune des catégories.

**Tableau 2 : Émissions par catégorie pour l'inventaire GES de la collectivité**

Catégorie		CO <sub>2</sub> éq (tonne)	% du total de la collectivité
<b>Matières résiduelles</b>	CO <sub>2</sub>	1 359	NA
	CH <sub>4</sub>	10 399	19
<b>Transport collectivité</b>	Automobile	9 756	81
	Camion léger	10 633	
	Motocyclette	83	
	Autobus	465	
	Autobus scolaire	143	
	Camion lourd	11 367	
	Véhicule hors-route	13 228	
<b>Total</b> (excluant les véhicules corporatifs et le CO <sub>2</sub> provenant de la biomasse)		56 075	100

L'inventaire GES global de la Ville de Baie-Saint-Paul représente la somme des inventaires GES corporatif et de la collectivité. Comme l'indique la figure 3, le transport de la collectivité est la catégorie qui regroupe le plus d'émission de GES, soit 79,9 % des émissions globales de GES de la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010. L'enfouissement des matières résiduelles génère quant à lui 18,2 % des émissions globales de GES. Finalement, l'ensemble des émissions corporatives de GES représente 1,9 % des émissions globales de GES. Le tableau 3 présente les quantités émises de chacun des GES pour chacune des catégories.



**Figure 3 : Distribution des émissions globales de GES pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010**

**Tableau 3 : Émissions globales pour chaque GES par catégorie pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010**

Secteur	Catégorie	CO <sub>2</sub> (tonne)	CH <sub>4</sub> (tonne)	N <sub>2</sub> O (tonne)	HFC (tonne)	CO <sub>2</sub> éq (tonne)	% du total
Corporatif	Bâtiments municipaux et autres installations	271 (excluant électricité)	0,02 (excluant électricité)	0,005 (excluant électricité)	0 (R22)	280 (incluant électricité)	0,5
	Équipements motorisés municipaux	565	0,04	0,06	0,007 (HFC-134a)	592	1,0
	Traitement des eaux usées	NA	6	0,3	NA	214	0,4
Collectivité	Matières résiduelles	CO <sub>2</sub> provenant de la biomasse	495	NA	NA	10 399	18,2
	Transport collectivité	-	-	-	NA	45 676	79,9
<b>Total</b>						<b>57 160</b>	<b>100</b>

En intensité, la Ville de Baie-Saint-Paul a émis 0,15 tonne de CO<sub>2</sub>éq par habitant en 2010 au niveau corporatif, 7,77 tonnes de CO<sub>2</sub>éq par habitant au niveau de la collectivité et 7,92 tonnes de CO<sub>2</sub>éq par habitant au niveau global. Le tableau 4 présente ces émissions en intensité.

**Tableau 4 : Émissions de GES par habitant pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010**

Inventaire	CO <sub>2</sub> éq (tonne/habitant)
Corporatif	0,15
Collectivité	7,77
Global	7,92



## Table des matières

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>VILLE DE BAIE-SAINT-PAUL</b> .....	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>DESCRIPTION DE L'INVENTAIRE GES</b> .....	<b>8</b>
3.1	PÉRIMÈTRE ORGANISATIONNEL.....	8
3.2	PÉRIODE DE DÉCLARATION .....	10
3.3	PÉRIMÈTRE OPÉRATIONNEL.....	10
3.4	INCERTITUDE .....	13
<b>4</b>	<b>DESCRIPTION DE L'ORGANISME RÉDIGEANT LE RAPPORT</b> .....	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>ÉQUIPE RESPONSABLE DE L'INVENTAIRE GES</b> .....	<b>18</b>
<b>6</b>	<b>INVENTAIRE GES CORPORATIF</b> .....	<b>19</b>
6.1	BÂTIMENTS MUNICIPAUX ET AUTRES INSTALLATIONS .....	22
6.2	ÉQUIPEMENTS MOTORISÉS MUNICIPAUX .....	23
6.2.1	<i>Champ 2 : sous-traitants</i> .....	27
6.3	TRAITEMENT DES EAUX USÉES .....	28
<b>7</b>	<b>INVENTAIRE GES DE LA COLLECTIVITÉ</b> .....	<b>29</b>
7.1	MATIÈRES RÉSIDUELLES .....	31
7.2	TRANSPORT ROUTIER .....	32
<b>8</b>	<b>INVENTAIRE GES GLOBAL</b> .....	<b>33</b>
<b>9</b>	<b>MÉTHODOLOGIE</b> .....	<b>35</b>
9.1	BÂTIMENTS MUNICIPAUX ET AUTRES INSTALLATIONS .....	35
9.1.1	<i>Procédure de collecte de données</i> .....	35
9.1.2	<i>Traitement des données</i> .....	36
9.1.3	<i>Facteurs d'émission GES utilisés</i> .....	37
9.1.4	<i>Calcul des émissions de GES</i> .....	37
9.1.5	<i>Évaluation de l'incertitude</i> .....	39
9.2	ÉQUIPEMENTS MOTORISÉS MUNICIPAUX .....	39
9.2.1	<i>Procédure de collecte de données</i> .....	39
9.2.2	<i>Traitement des données</i> .....	40
9.2.3	<i>Facteurs d'émission GES utilisés</i> .....	40
9.2.4	<i>Calcul des émissions de GES</i> .....	42
9.2.5	<i>Évaluation de l'incertitude</i> .....	43
9.2.6	<i>Sous-traitants</i> .....	44
9.3	TRAITEMENT DES EAUX USÉES .....	46
9.3.1	<i>Procédure de collecte de données</i> .....	46
9.3.2	<i>Traitement des données</i> .....	47
9.3.3	<i>Facteurs d'émission GES utilisés</i> .....	47
9.3.4	<i>Calcul des émissions de GES</i> .....	47
9.3.5	<i>Évaluation de l'incertitude</i> .....	48
9.4	MATIÈRES RÉSIDUELLES .....	49
9.4.1	<i>Procédure de collecte de données</i> .....	49
9.4.2	<i>Traitement des données</i> .....	49
9.4.3	<i>Facteurs d'émission GES utilisés</i> .....	50
9.4.4	<i>Calcul des émissions de GES</i> .....	50

9.4.5	<i>Évaluation de l'incertitude</i> .....	50
9.5	TRANSPORT ROUTIER .....	51
9.5.1	<i>Procédure de collecte de données</i> .....	51
9.5.2	<i>Traitement des données</i> .....	51
9.5.3	<i>Facteurs d'émission GES utilisés</i> .....	52
9.5.4	<i>Calcul des émissions de GES</i> .....	52
9.5.5	<i>Évaluation de l'incertitude</i> .....	52
<b>10</b>	<b>INCERTITUDE</b> .....	<b>54</b>
<b>11</b>	<b>GESTION DE L'INVENTAIRE GES</b> .....	<b>55</b>
	<b>CONCLUSION</b> .....	<b>58</b>
	<b>ANNEXE 1 : TYPES DE VÉHICULES</b> .....	<b>60</b>
	<b>ANNEXE 2 : LISTE DES ÉQUIPEMENTS MOTORISÉS MUNICIPAUX DE LA VILLE DE BAIE-SAINT-PAUL</b> .....	<b>61</b>
	<b>ANNEXE 3 : LISTE DES BÂTIMENTS ET AUTRES INSTALLATIONS</b> .....	<b>63</b>
	<b>ANNEXE 4 : EXEMPLE DE TABLE DES MATIÈRES D'UN MANUEL DE GESTION DES GES</b> .....	<b>64</b>



## Liste des figures

Figure 1.1 : Écarts des températures annuelles du Canada et tendance à long terme, 1948-2008 .	2
Figure 2.1 : Ville de Baie-Saint-Paul.....	7
Figure 3.1 : Illustration des secteurs et des champs de l'inventaire GES.....	9
Figure 3.2 : Catégories d'émissions de GES de la Ville de Baie-Saint-Paul.....	12
Figure 3.3 : Types d'incertitudes .....	15
Figure 6.1 : Distribution des émissions corporatives de GES pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010.....	19
Figure 6.2 : Comparaison des émissions de GES des champs 1 (contrôle direct) et 2 (sous-traitants) pour l'ensemble des émissions corporatives de GES .....	21
Figure 6.3 : Distribution des émissions corporatives de GES relatives aux bâtiments municipaux .....	22
Figure 6.4 : Distribution des émissions corporatives de GES relatives aux équipements motorisés municipaux.....	24
Figure 6.5 : Comparaison des émissions de GES des champs 1 (contrôle direct) et 2 (sous-traitants) pour les émissions corporatives de GES dues aux équipements motorisés.....	26
Figure 6.7 Distribution des émissions corporatives de GES relatives aux équipements motorisés des sous-traitants de la Ville de Baie-Saint-Paul .....	27
Figure 7.1 : Distribution des émissions de GES de la collectivité pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010.....	29
Figure 8.1 : Distribution des émissions globales de GES pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010 .....	33
Figure 11.1 : Composantes d'un système de gestion de l'inventaire des émissions de GES .....	55



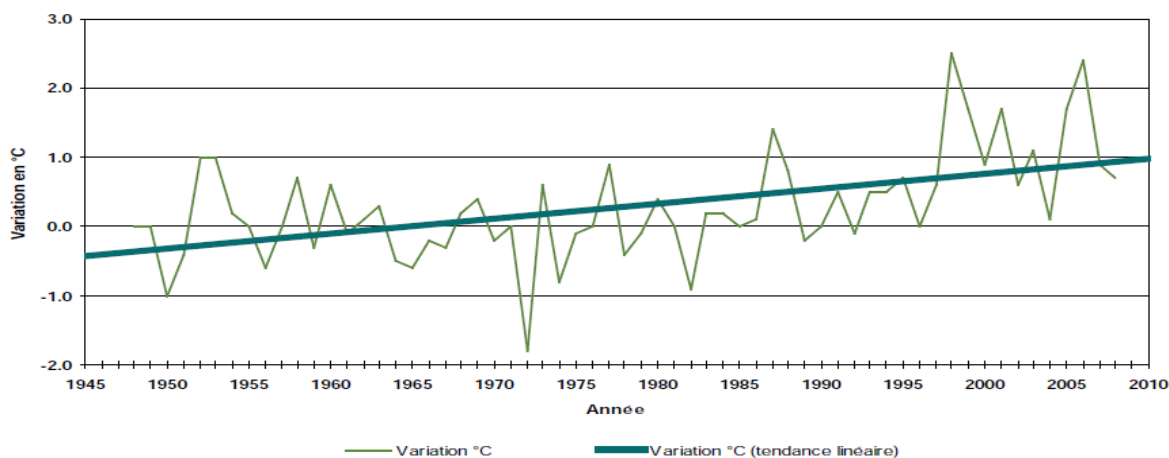
## Liste des tableaux

Tableau 1.1 : Potentiel de réchauffement planétaire des principaux GES.....	4
Tableau 3.1 : Quantification des incertitudes systématiques.....	16
Tableau 5.1 : Intervenants dans la collecte de données pour l’inventaire GES.....	18
Tableau 6.1 : Émissions par catégorie pour l’inventaire GES corporatif.....	20
Tableau 6.2 : Comparaison des émissions de GES des champs 1 (contrôle direct) et 2 (sous-traitants) pour l’ensemble des émissions corporatives de GES.....	21
Tableau 6.3 : Émissions corporatives de GES par sous-catégories d’émission pour les bâtiments municipaux et autres installations.....	23
Tableau 6.4 : Émissions corporatives de GES par sous-catégorie pour les équipements motorisés municipaux.....	25
Tableau 6.5 : Comparaison des émissions de GES des champs 1 (contrôle direct) et 2 (sous-traitants) pour les émissions corporatives de GES dues aux équipements motorisés.....	26
Tableau 6.7 : Émissions corporatives de GES relatives aux équipements motorisés municipaux des sous-traitants de la Ville de Baie-Saint-Paul.....	27
Tableau 7.1 : Émissions par catégorie pour l’inventaire GES de la collectivité.....	30
Tableau 7.2 : Émissions de GES dues à l’enfouissement des matières résiduelles.....	31
Tableau 7.3 : Nombre de véhicules immatriculés et émissions de GES par type de véhicule.....	32
Tableau 8.1 : Émissions globales pour chaque GES par catégorie pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010.....	34
Tableau 8.2: Émissions de GES par habitant pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010.....	34
Tableau 9.1 : Consommation annuelle pour les sources de combustion fixe pour Baie-Saint-Paul en 2010.....	36
Tableau 9.3 : Facteurs d’émission GES pour les véhicules.....	41
Tableau 9.4 : Valeur des variables pour la climatisation mobile.....	43

# 1 INTRODUCTION

Les activités anthropiques du dernier siècle ont engendré une augmentation de la concentration des GES dans l'atmosphère. Par exemple, la concentration de CO<sub>2</sub> s'est accrue de 35 % depuis 1750, celle de CH<sub>4</sub> de 155 %, et celle de N<sub>2</sub>O de 18 %<sup>1</sup>. Cette augmentation en concentration a un impact direct sur les changements climatiques. En effet, de nombreuses conséquences sont à prévoir, par exemple l'élévation de la température et du niveau de la mer et l'augmentation de la fréquence des phénomènes météorologiques extrêmes.

Cette problématique a amené plus de 180 pays, dont le Canada, à signer le protocole de Kyoto. Au niveau canadien, on peut aussi constater une augmentation de la température moyenne. En effet, depuis 1992, les températures sont demeurées au-dessus de la normale et une tendance au réchauffement de 1,3 °C a été observée pour les 61 dernières années<sup>2</sup>. Comme plus de la moitié des émissions canadiennes de GES sont directement ou indirectement liées aux municipalités, les réductions d'émission de GES que peuvent faire ces dernières ont un impact direct sur les changements climatiques.




**Figure 1.1 : Écarts des températures annuelles du Canada et tendance à long terme, 1948-2008<sup>3</sup>**

<sup>1</sup> Organisation météorologique mondiale (OMM) (2006). Bulletin sur les gaz à effet de serre. Bilan des gaz à effet de serre présents dans l'atmosphère, d'après les observations effectuées à l'échelle du globe en 2005. n°2, p.1.

<sup>2</sup> Environnement Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2008, partie 1, p.35.

<sup>3</sup> Environnement Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2008, partie 1, p.34.





Dans ce contexte où il devient primordial de poser des actions pour la réduction des GES, tant au niveau mondial que local, le gouvernement du Québec a dévoilé, le 15 juin 2006, le *Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012 (PACC)*, intitulé *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir*, dont l'objectif est de réduire les émissions de GES au Québec de 14,6 Mt CO<sub>2</sub>éq pour 2012, soit 6 % en dessous du niveau de 1990, et d'entamer l'adaptation de la société québécoise aux changements climatiques<sup>4</sup>.

Le programme Climat municipalités, du gouvernement du Québec, vient apporter un soutien financier aux municipalités qui veulent produire un inventaire de leurs émissions de GES et élaborer un plan d'action visant leur réduction.

La Ville de Baie-Saint-Paul a mandaté Enviro-accès pour la réalisation d'un premier inventaire de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) et l'élaboration d'un plan d'action visant la réduction de ces émissions. L'inventaire GES a été fait pour l'année 2010, qui pourra devenir l'année de référence des inventaires futurs, et est le sujet du présent rapport.

La méthodologie utilisée pour réaliser l'inventaire des émissions de GES respecte la norme ISO 14064-1 et les exigences supplémentaires du programme Climat municipalités. Tous les principes de base de la norme sont respectés : pertinence, complétude, transparence, cohérence et exactitude. Les GES visés dans le cadre du protocole de Kyoto sont le CO<sub>2</sub>, le CH<sub>4</sub>, le N<sub>2</sub>O, le SF<sub>6</sub>, les PFC et les HFC. Chacun d'eux possède un potentiel de réchauffement planétaire (PRP) distinct. Il s'agit de la capacité du gaz à retenir la chaleur dans l'atmosphère, en prenant comme référence le CO<sub>2</sub>. Ces PRP sont détaillés dans le tableau 1.1. Les trois principaux GES ont des PRP de 1, pour le CO<sub>2</sub>, de 21, pour le CH<sub>4</sub>, et de 310, pour le N<sub>2</sub>O. Les HFC, que l'on retrouve principalement dans les systèmes de réfrigération et de climatisation, ont des PRP pouvant aller jusqu'à 11 700. Ces PRP servent à ramener les émissions de l'ensemble des GES à une même unité : le CO<sub>2</sub> équivalent (CO<sub>2</sub>éq).

---


<sup>4</sup> Ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) (2009a). Programme Climat municipalités. Cadre normatif

**Tableau 1.1 : Potentiel de réchauffement planétaire des principaux GES<sup>5</sup>**

Gaz	Formule développée	Potentiel de réchauffement global
Dioxyde de carbone	CO <sub>2</sub>	1
Méthane	CH <sub>4</sub>	21
Oxyde nitreux	N <sub>2</sub> O	310
<b>Hydrofluorocarbones (HFC)</b>		
HFC-23	CHF <sub>3</sub>	11 700
HFC-32	CH <sub>2</sub> F <sub>2</sub>	650
HFC-41	CH <sub>3</sub> F	150
HFC-43-10mee	C <sub>5</sub> H <sub>2</sub> F <sub>10</sub>	1 300
HFC-125	C <sub>2</sub> HF <sub>5</sub>	2 800
HFC-134	C <sub>2</sub> H <sub>2</sub> F <sub>4</sub> (CHF <sub>2</sub> CHF <sub>2</sub> )	1 000
HFC-134a	C <sub>2</sub> H <sub>2</sub> F <sub>4</sub> (CH <sub>2</sub> FCF <sub>3</sub> )	1 300
HFC-143	C <sub>2</sub> H <sub>3</sub> F <sub>3</sub> (CHF <sub>2</sub> CH <sub>2</sub> F)	300
HFC-143a	C <sub>2</sub> H <sub>3</sub> F <sub>3</sub> (CF <sub>3</sub> CH <sub>3</sub> )	3 800
HFC-152a	C <sub>2</sub> H <sub>4</sub> F <sub>2</sub> (CH <sub>3</sub> CHF <sub>2</sub> )	140
HFC-227ea	C <sub>3</sub> HF <sub>7</sub>	2 900
HFC-236fa	C <sub>3</sub> H <sub>2</sub> F <sub>6</sub>	6 300
HFC-245ca	C <sub>3</sub> H <sub>3</sub> F <sub>5</sub>	560
<b>Hydrofluoroéthers (HFE)</b>		
HFE-7100	C <sub>4</sub> F <sub>9</sub> OCH <sub>3</sub>	500
HFE-7200	C <sub>4</sub> F <sub>9</sub> OC <sub>2</sub> H <sub>5</sub>	100
<b>Hydrocarbures perfluorés (PFC)</b>		
Perfluorométhane (tetrafluorométhane)	CF <sub>4</sub>	6 500
Perfluoroéthane (hexafluoroéthane)	C <sub>2</sub> F <sub>6</sub>	9 200
Perfluoropropane	C <sub>3</sub> F <sub>8</sub>	7 000
Perfluorobutane	C <sub>4</sub> F <sub>10</sub>	7 000
Perfluorocyclobutane	C-C <sub>4</sub> F <sub>8</sub>	8 700
Perfluoropentane	C <sub>5</sub> F <sub>12</sub>	7 500
Perfluorohexane	C <sub>6</sub> F <sub>14</sub>	7 400
Hexafluorure de soufre	SF <sub>6</sub>	23 900

Malgré son PRP de 1, qui sert de référence pour les autres gaz, le CO<sub>2</sub> est le GES qui a le plus grand effet sur le réchauffement planétaire, à cause de sa concentration élevée dans l'atmosphère. À l'opposé, les hydrofluorocarbures (HFC) se trouvent en de très faibles concentrations dans l'atmosphère; c'est leur PRP élevé qui vient marquer leur importance.

<sup>5</sup> Groupe intergouvernemental d'experts sur les changements climatiques. Lignes directrices du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, version révisée, 1997



Le contenu du présent rapport respecte la norme ISO 14064-1 et est conforme aux exigences du programme Climat municipalités. Le chapitre 2 décrit la Ville de Baie-Saint-Paul. Le chapitre 3 explique chacune des parties de l'inventaire GES, en expliquant chaque secteur et chaque champ. Le chapitre 4 identifie l'organisme qui a rédigé le rapport et le chapitre 5, l'équipe de travail. Les chapitres 6 à 8 présentent les résultats, pour l'inventaire GES corporatif (chapitre 6), celui de la collectivité (chapitre 7) et l'inventaire GES global (chapitre 8). Le chapitre 9 explique la méthodologie de calcul des émissions de GES, pour chaque catégorie d'émission. Le chapitre 10 décrit les incertitudes reliées aux calculs des émissions de GES. Finalement, le chapitre 11 propose une approche de gestion des données de l'inventaire GES.



## 2 VILLE DE BAIE-SAINT-PAUL

Fondée il y a plus de 350 ans, la Ville de Baie-Saint-Paul se présente comme un havre de paix pour ses citoyens. Fort agréable à découvrir pour les visiteurs, elle est aussi propice au développement des affaires.

Le côté pittoresque de l'architecture urbaine, la présence des grands espaces, de la montagne, de la mer et de la vie artistique constituent un ensemble qui se présente telle une mosaïque de nature et de culture.

La Ville de Baie-Saint-Paul se trouve dans la région de Charlevoix qui se situe à une centaine de kilomètres de la Ville de Québec. Charlevoix s'étend le long de la Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent sur un territoire de 6 000 km<sup>2</sup>. La région se caractérise par la qualité exceptionnelle de son environnement et a reçu, en 1988, le statut de Réserve mondiale de la biosphère par l'UNESCO. C'est l'une des plus anciennes régions touristiques du Canada.

La figure 2.1 présente la MRC de Charlevoix ainsi que le territoire à l'étude, soit les limites actuelles de la Ville de Baie-Saint-Paul.

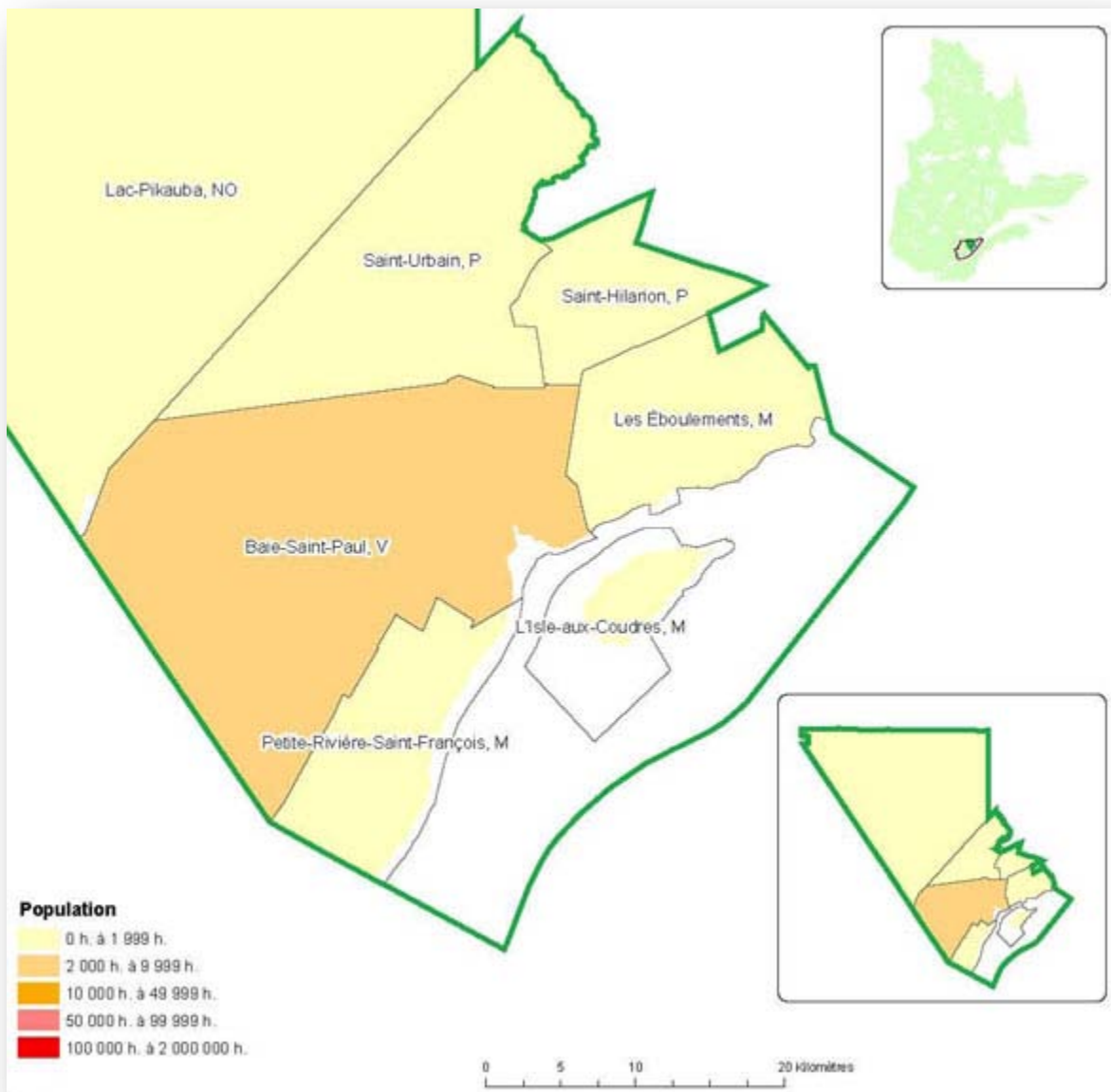


Figure 2.1 : Ville de Baie-Saint-Paul



### 3 DESCRIPTION DE L'INVENTAIRE GES

L'inventaire GES de la Ville de Baie-Saint-Paul est la compilation des principales émissions de GES émises par la Ville et ses citoyens durant l'année 2010, pour les secteurs suivants :

- Le secteur corporatif
- Le secteur collectivité

La compilation de ces émissions a été faite à l'aide d'un chiffrier Excel construit par Enviro-accès et qui a été transmis à la Ville de Baie-Saint-Paul pour faciliter les inventaires futurs. Un guide d'utilisation de ce chiffrier a aussi été fourni.

#### 3.1 Périmètre organisationnel

Le choix du périmètre organisationnel s'est fait selon la méthodologie de consolidation spécifiée par le programme Climat municipalités. D'une part, les émissions corporatives de GES regroupent toutes les activités reliées à l'administration municipale, incluant les bâtiments municipaux, la flotte de véhicules municipaux et le traitement des eaux usées. D'autre part, les émissions de GES dues à la collectivité regroupent certaines émissions générées sur le territoire de la Ville, soit celles reliées à la gestion des matières résiduelles et au transport de la collectivité.

De plus, les émissions corporatives de GES se subdivisent en deux champs :

- Champ 1 : activités sur lesquelles la Ville de Baie-Saint-Paul exerce un contrôle direct
- Champ 2 : activités données en sous-traitance

Le champ 2 regroupe les émissions de GES dues aux services gérés par une autre organisation impliquée dans les activités municipales, soit l'ensemble des sous-traitants et des organismes paramunicipaux. Le contrôle sur ces émissions est donc indirect et l'accessibilité aux données peut être plus difficile. La figure 3.1 illustre les différents secteurs et champs de l'inventaire GES.



**Figure 3.1 : Illustration des secteurs et des champs de l'inventaire GES**



## 3.2 Période de déclaration

L'inventaire des émissions de GES a été fait sur la période s'échelonnant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2010.

## 3.3 Périmètre opérationnel

Les catégories de sources d'émission de GES de la Ville de Baie-Saint-Paul sont les suivantes :


- Secteur corporatif :
  - Bâtiments municipaux et autres installations
  - Équipements motorisés municipaux
  - Traitement des eaux usées
  
- Secteur collectivité :
  - Matières résiduelles
  - Transport routier

La première catégorie du secteur corporatif regroupe l'ensemble des bâtiments des différents services municipaux ainsi que les autres installations, comme l'éclairage public et la signalisation. Ces sources d'émission se divisent en trois sous-catégories:

- Combustible fixe
- Électricité
- Système de réfrigération

Les combustibles fixes (gaz naturel, propane et mazout) engendrent des émissions de CO<sub>2</sub>, de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O. Il en est de même pour l'électricité consommée, même si, au Québec, environ 95 % de l'électricité est produite par des énergies renouvelables. Finalement, les systèmes de réfrigération, comme la climatisation, peuvent aussi contenir ou utiliser des HFC, au fort





potentiel de réchauffement global. Les émissions fugitives de ces systèmes sont donc comptabilisées.

La deuxième catégorie du secteur corporatif regroupe les équipements motorisés municipaux, c'est-à-dire l'ensemble des véhicules municipaux, ainsi que les autres équipements motorisés, comme les compresseurs ou les génératrices. Le transport collectif n'est pas considéré ici, mais plutôt dans la section concernant le transport de la collectivité. Sont considérées dans cette section les émissions directes provenant de la combustion de carburant et les émissions fugitives provenant des équipements de climatisation des véhicules appartenant à la Ville de Baie-Saint-Paul.

La troisième catégorie du secteur corporatif est celle du traitement des eaux usées. En effet, la décomposition anaérobie des matières présentes dans ces eaux usées génère du CH<sub>4</sub>, alors que les processus de nitrification et de dénitrification génèrent du N<sub>2</sub>O.

Au niveau de la collectivité, la première catégorie est celle de la disposition des matières résiduelles. En effet, l'enfouissement de ces matières génère du CO<sub>2</sub> et du CH<sub>4</sub>. La deuxième catégorie dans le secteur collectivité est celle du transport routier, qui inclut tous les véhicules qui circulent à l'intérieur de la Ville (incluant le transport en commun) à l'exception des véhicules appartenant à la Ville.

La figure 3.2 présente l'ensemble des catégories d'émission de GES de la Ville de Baie-Saint-Paul.

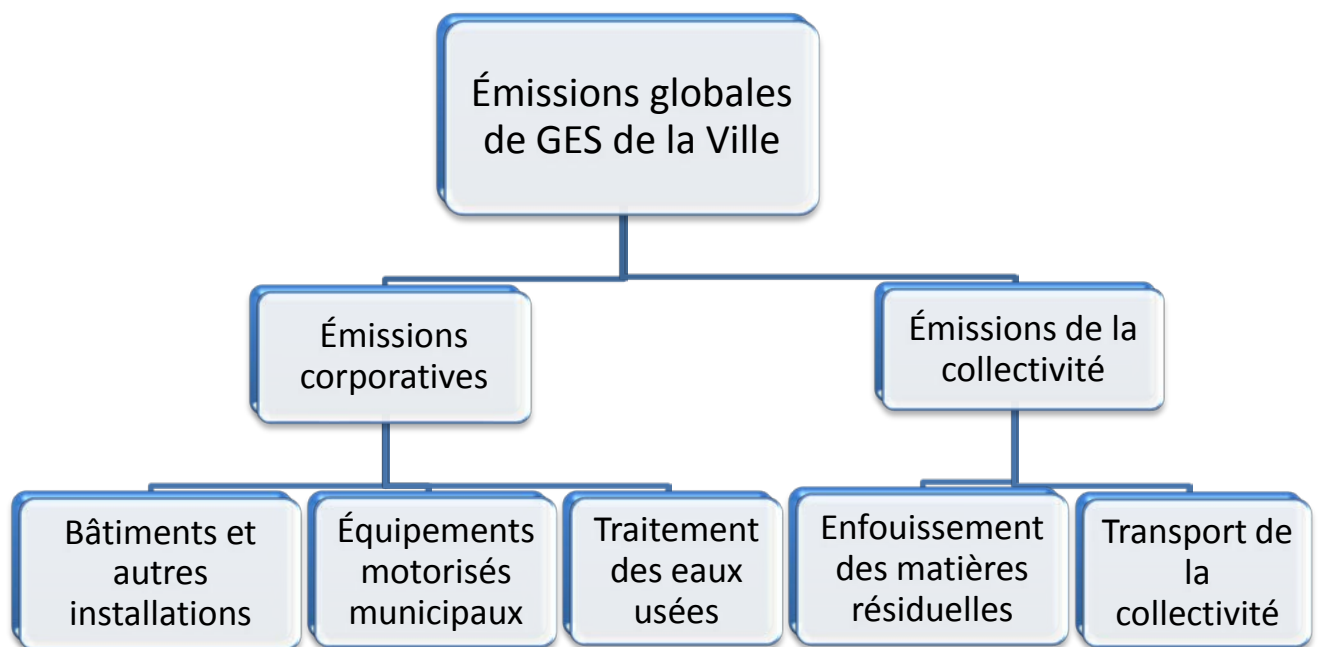
Selon les normes du GIEC, le CO<sub>2</sub> provenant de la biomasse a été calculé, mais n'a pas été inclus dans le total de l'inventaire GES<sup>6</sup>. Dans le présent inventaire, il s'agit du CO<sub>2</sub> produit suite à l'enfouissement des matières résiduelles.

Les sources d'émission de GES ont été sélectionnées conformément aux directives du programme Climat Villes. Voici des exemples de sources qui ont été exclues de l'inventaire GES:

---

<sup>6</sup> Groupe intergouvernemental d'experts sur les changements climatiques. Lignes directrices du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, version révisée, 1997.


- Consommation énergétique des secteurs résidentiel, commercial et institutionnel
- Ensemble des émissions de GES relatives au secteur de l'agriculture
- Produits chimiques fabriqués pour leur utilisation dans le système de traitement des eaux usées
- CO<sub>2</sub> provenant du traitement des eaux usées
- SF<sub>6</sub> présent dans les transformateurs



**Figure 3.2 : Catégories d'émissions de GES de la Ville de Baie-Saint-Paul**

La norme ISO 14 064-1 regroupe les émissions de GES en trois types :

- Émissions directes
- Émissions d'énergies indirectes
- Autres émissions indirectes



D'une part, les émissions directes de GES regroupent celles qui proviennent de sources appartenant ou étant sous le contrôle de l'organisme. Dans le cas de la Ville de Baie-Saint-Paul, il s'agit donc des combustibles fixes (mazout), des combustibles mobiles (essence et diesel) et des émissions fugitives (systèmes de climatisation).

D'autre part, les émissions indirectes de GES reliées à l'énergie sont celles qui proviennent de la production de l'électricité, de la chaleur ou de la vapeur importée et consommée par l'organisme. Dans le cas de la Ville de Baie-Saint-Paul, il s'agit donc des émissions de GES inhérentes à la consommation électrique des bâtiments municipaux.

Finalement, les autres émissions indirectes de GES regroupent celles qui sont une conséquence des activités d'un organisme, mais qui proviennent de sources de GES appartenant à, ou contrôlées, par d'autres organismes. Dans le cas de la Ville de Baie-Saint-Paul, il s'agit des sous-traitants. Il est donc important de bien identifier ces sous-traitants :


- Collecte des ordures et putrescibles : ces services sont gérés par la compagnie Gaudreau Environnement (personne-ressource : Luc Bédard).
- Collecte sélective et déneigement : ces services sont assurés par l'entreprise Aurèle Harvey et fils (personne-ressource : Carine Bouchard).
- Abat-poussière : ce service est fourni par Sebci. La personne-ressource pour ce service est David Garneau.

### 3.4 Incertitude

Il existe plusieurs sortes d'incertitude reliées aux inventaires des GES<sup>7</sup>. Ces incertitudes peuvent être divisées en deux catégories principales : les incertitudes scientifiques et les incertitudes d'estimation. Les incertitudes scientifiques sont celles reliées à la compréhension actuelle des

---

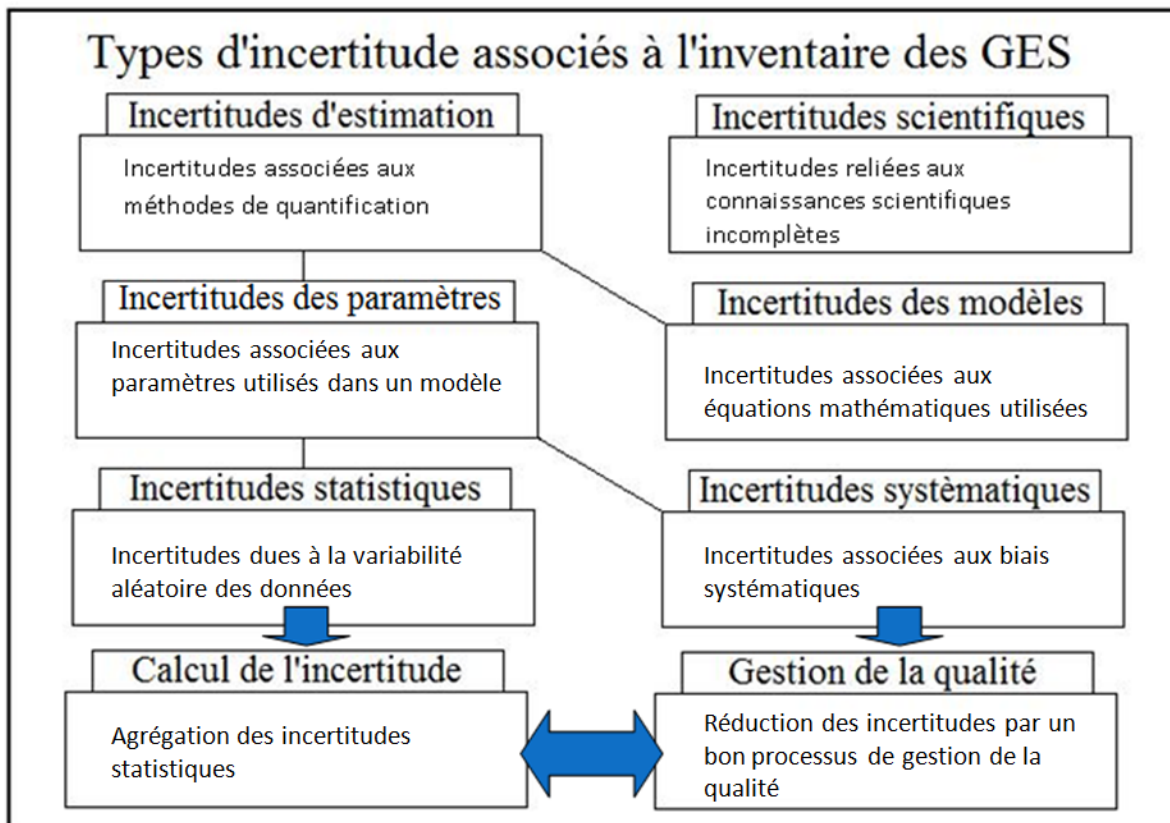
<sup>7</sup> GHG Protocol guidance on uncertainty assessment in GHG inventories and calculating statistical parameter uncertainty



phénomènes scientifiques, par exemple, l'incertitude reliée au potentiel de réchauffement planétaire évalué pour chacun des gaz inclus dans l'inventaire GES. Ce type d'incertitude dépasse totalement le champ d'intervention de la Ville dans la gestion de la qualité de son inventaire GES.

Les incertitudes d'estimation se divisent aussi en deux catégories : les incertitudes reliées aux modèles et celles reliées aux paramètres. Les incertitudes reliées aux modèles concernent les équations mathématiques (par exemple, celles utilisées par le logiciel LandGEM, qui sert à modéliser les émissions de GES des sites d'enfouissement) utilisées pour faire les relations entre les différents paramètres. Tout comme l'incertitude scientifique, l'incertitude reliée aux modèles dépasse le champ d'intervention de la Ville dans la gestion de la qualité de son inventaire GES.

Les incertitudes reliées aux paramètres concernent les données fournies par la Ville et qui seront utilisées pour le calcul des émissions de GES. C'est au niveau de ces incertitudes que la Ville peut apporter une amélioration dans la gestion de la qualité de son inventaire GES. L'ensemble de ces types d'incertitude se trouve schématisé dans la figure 3.3.




**Figure 3.3 : Types d'incertitudes<sup>8</sup>**

Comme on peut le constater dans cette figure, l'incertitude reliée aux paramètres se subdivise aussi en deux catégories : l'incertitude statistique et l'incertitude systématique. L'incertitude statistique concerne la variabilité aléatoire des données utilisées pour le calcul des émissions de GES. Dans le cas des données fournies par la Ville de Baie-Saint-Paul, il s'agit de valeurs spécifiques qui ne sont pas soumises à une variation naturelle connue (par exemple, les fluctuations d'un équipement de mesure). C'est donc davantage au niveau des incertitudes systématiques que les améliorations peuvent être apportées par la mise en place d'un processus de gestion de la qualité visant l'amélioration continue des prochains inventaires GES.

Les incertitudes systématiques sont reliées aux biais systématiques. Par exemple aux estimations dues à l'absence de données. Comme la valeur exacte est inconnue, il existe systématiquement

<sup>8</sup> Inspiré de la figure 1 du GHG Protocol guidance on uncertainty assessment in GHG inventories and calculating statistical parameter uncertainty



un biais relié à l'estimation. Elles sont reliées, d'une part, aux facteurs d'émission et, d'autre part, aux données. Le tableau 3.1 présente la façon dont sont quantifiées ces incertitudes<sup>9</sup> pour cet inventaire GES. Bien que subjectives, ce sont des valeurs typiques proposées dans le GHG Protocol.

**Tableau 3.1 : Quantification des incertitudes systématiques**

<b>Incertitude</b>	
Faible	+/- 5%
Moyenne	+/- 15%
Forte	+/- 30%

---

<sup>9</sup> GHG Protocol guidance on uncertainty assessment in GHG inventories and calculating statistical parameter uncertainty



## 4 DESCRIPTION DE L'ORGANISME RÉDIGEANT LE RAPPORT

*Enviro-accès*, l'un des trois Centres canadiens pour l'avancement des technologies environnementales, œuvre depuis 1993 à soutenir le développement d'entreprises et de projets innovateurs pouvant contribuer à l'amélioration de la qualité de l'environnement et au développement durable à l'échelle locale, nationale et internationale.

En tant qu'organisme sans but lucratif œuvrant au carrefour des domaines public et privé, *Enviro-accès* est particulièrement bien positionné pour identifier les opportunités de solutions environnementales et le financement gouvernemental pouvant en faciliter l'implantation.

Le personnel sénior d'*Enviro-accès* a reçu la formation d'Environnement Canada intitulée « *Greenhouse Gas Validation and Verification Training* » qui est basée sur la norme ISO 14064 en 2005 et a mis en application les méthodologies de quantification des gaz à effet de serre (GES) à de nombreuses reprises depuis ce jour dans le cadre de projets avec sa clientèle.

L'organisme a ainsi développé une solide expertise pour l'exécution d'inventaires GES et de rapports de quantification des GES, la validation de même que la vérification des projets GES et est également responsable de la formation GES au Québec pour le Ministère du Développement économique, de l'innovation et de l'exportation (MDEIE), la *Canadian Standard Association* (CSA) et l'Université de Sherbrooke.

La cinquantaine de rapports et inventaires GES effectués à ce jour couvrent des domaines aussi variés que la valorisation énergétique des résidus, l'efficacité énergétique, les transports, les technologies propres, la gestion des matières résiduelles, les procédés industriels et manufacturiers ainsi que les activités municipales.

S'appuyant sur de solides réalisations, *Enviro-accès* a obtenu son accréditation auprès du Conseil canadien des normes comme organisme de validation et de vérification d'inventaires et de projets GES.

## 5 ÉQUIPE RESPONSABLE DE L'INVENTAIRE GES

La réalisation de l'inventaire des émissions de GES a été coordonnée par François Roberge, ing. (expert agréé quantificateur d'inventaire GES, par CSA America) et exécutée par les professionnels de l'équipe d'Enviro-accès, dont David Muir, ing. (expert agréé quantificateur d'inventaire GES, par CSA America), qui a agi à titre de chargé de projet.

Au niveau de la Ville de Baie-Saint-Paul, Martin Bouchard est le chargé de projet et a coordonné la collecte de données. L'ensemble des intervenants du tableau 5.1 a participé à cette collecte de données.

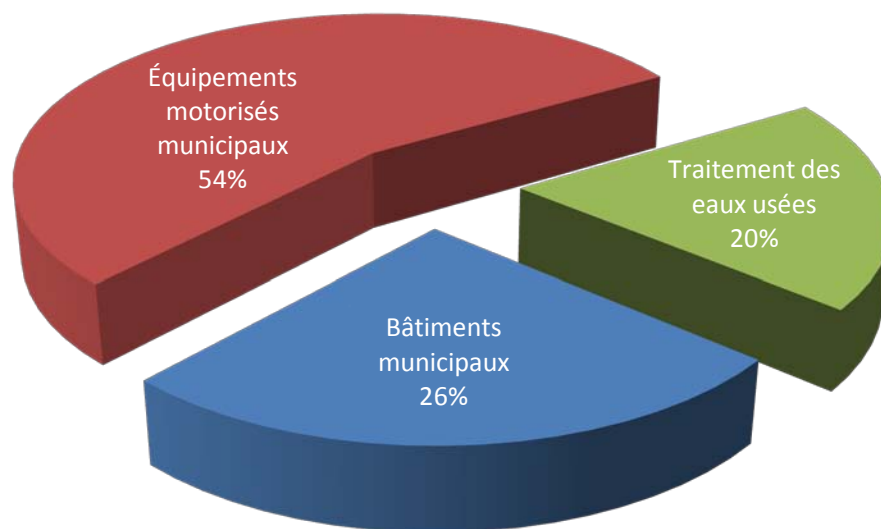
**Tableau 5.1 : Intervenants dans la collecte de données pour l'inventaire GES**

Nom	Service ou sous-traitant	Contact
Martin Bouchard	Directeur général de Baie-Saint-Paul	418.435.2205 poste 6202
Carine Bouchard	Aurèle Harvey et fils (Déneigement et collecte sélective)	418.665.4461;cell : 418.633.0178
David Garneau	Sebci (Abat-poussières)	1.800.363.0804
Isabelle Tremblay	MRC de Charlevoix	418.435.2639
Stéphanie Rochette	MRC de Charlevoix	418.435.2639
Luce-Ann Tremblay	Baie-Saint-Paul	418.435.2205 poste 6205
Luc Bédard	Gaudreau (Collecte des ordures et putrescibles)	1.800.736.0080



## 6 INVENTAIRE GES CORPORATIF

L'inventaire GES corporatif de la Ville de Baie-Saint-Paul regroupe les émissions de GES issues des services gérés par la Ville et ceux donnés en sous-traitance. La méthodologie relative au calcul des émissions de GES pour chacune de ces catégories est décrite à la section 9 du présent rapport. La figure 6.1 expose la distribution de ces émissions corporatives pour chacune des catégories d'émission. Les équipements motorisés municipaux prédominent avec 54 % des émissions corporatives de GES, suivent les bâtiments municipaux qui ont émis 26 % de ces émissions, et finalement le traitement des eaux usées, qui représente 20 %.



**Figure 6.1 : Distribution des émissions corporatives de GES pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010**

Ainsi, les équipements motorisés municipaux ont émis 592 tonnes de CO<sub>2</sub>éq en 2010, alors que le traitement des eaux usées et les bâtiments municipaux ont émis respectivement 214 et 280 tonnes de CO<sub>2</sub>éq. Le tableau 6.1 présente ces émissions corporatives pour chacune des catégories et pour chacun des GES.

**Tableau 6.1 : Émissions par catégorie pour l'inventaire GES corporatif**

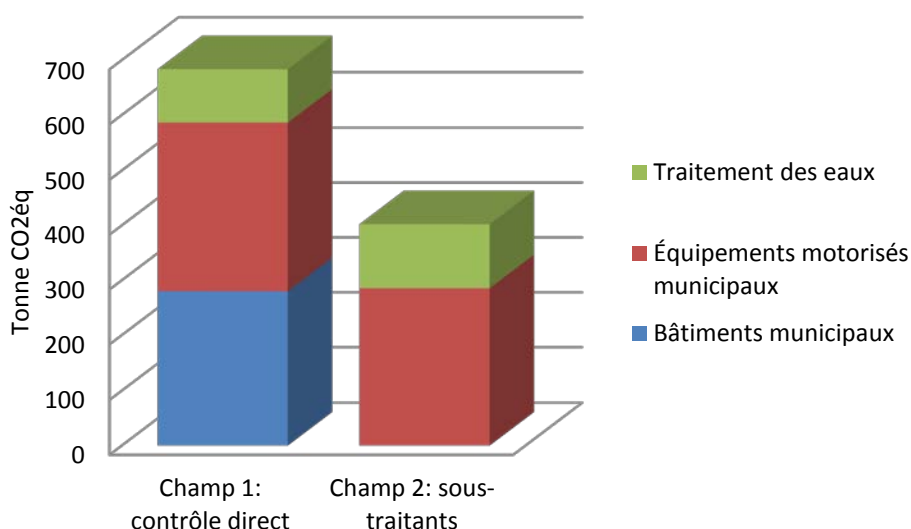
Catégorie		CO <sub>2</sub> (tonne)	CH <sub>4</sub> (tonne)	N <sub>2</sub> O (tonne)	HFC (tonne)	CO <sub>2</sub> éq (tonne)	% du total corporatif
<b>Bâtiments municipaux et autres installations</b>	Électricité	-	-	-	NA	8	26
	Gaz naturel	0	0	0	NA	0	
	Propane	0	0	0	NA	0	
	Mazout	271	0,02	0,005	NA	272	
	Réfrigérant (R22)	NA	NA	NA	0	0	
<b>Équipements motorisés municipaux</b>	Essence	54	0,01	0,01	NA	56	54
	Diesel	508	0,02	0,05	NA	524	
	Propane	2	0,001	0,00004	NA	2	
	Biocarburant	0	0	0	NA	0	
	Réfrigérant (HFC-134a)	NA	NA	NA	0,007	9	
<b>Traitement des eaux usées</b>	NA	6	0,3	NA	214	20	
<b>Total</b>						1 086	100

Comme l'inventaire GES corporatif regroupe les émissions de GES issues des services gérés par la Ville (champ 1) et ceux donnés en sous-traitance (champ 2), il est possible de mettre en comparaison ces deux champs. Le tableau 6.2 et la figure 6.2 exposent cette comparaison pour l'année 2010. Le total des émissions corporatives de GES qui sont relatives au champ 1 (contrôle direct) se chiffre à 683 tonnes CO<sub>2</sub>éq, alors que le total des émissions corporatives de GES qui sont relatives au champ 2 (sous-traitants) se chiffre à 402 tonnes CO<sub>2</sub>éq.

Les émissions de GES du champ 2 sont exclusivement dues aux équipements motorisés et au traitement des eaux usées, de par la nature même des services que la Ville de Baie-Saint-Paul donne en sous-traitance.

**Tableau 6.2 : Comparaison des émissions de GES des champs 1 (contrôle direct) et 2 (sous-traitants) pour l'ensemble des émissions corporatives de GES**

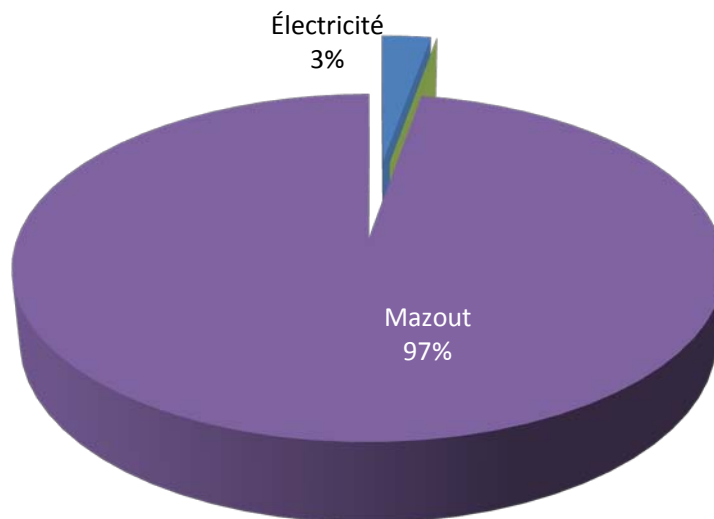
Champ	Catégorie ou service	CO <sub>2</sub> éq (tonne)	% du total
<b>1. Contrôle direct</b>	Bâtiments municipaux et autres installations	280	63
	Équipements motorisés municipaux	306	
	Traitement des eaux usées	97	
<b>2. Sous-traitants</b>	Bâtiments municipaux et autres installations	0	37
	Équipements motorisés municipaux	286	
	Traitement des eaux usées	117	
<b>Total corporatif</b>		1 086	100



**Figure 6.2 : Comparaison des émissions de GES des champs 1 (contrôle direct) et 2 (sous-traitants) pour l'ensemble des émissions corporatives de GES**

## 6.1 Bâtiments municipaux et autres installations

Les émissions de GES dues aux bâtiments municipaux et aux autres installations regroupent les émissions directes de GES dues à la consommation de mazout, les émissions indirectes de GES reliées à la consommation d'électricité et les émissions fugitives de GES dues aux réfrigérants contenus dans les systèmes de climatisation des bâtiments. Les émissions directes de GES générées par la consommation de mazout sont prédominantes à ce niveau avec 97 % des émissions dues aux bâtiments. La consommation d'électricité génère 3 % de ces émissions. Les émissions fugitives de GES dues aux réfrigérants contenus dans les systèmes de climatisation des bâtiments ne sont pas incluses dans ce total, car les réfrigérants utilisés par la Ville de Baie-Saint-Paul ne sont pas des GES considérés dans le protocole de Kyoto (voir section 9 pour les détails). Finalement, il n'y a pas de gaz naturel, ni de propane utilisé par la Ville de Baie-Saint-Paul, au niveau des bâtiments.



**Figure 6.3 : Distribution des émissions corporatives de GES relatives aux bâtiments municipaux**

Le tableau 6.3 présente les quantités émises de chacun des GES pour chacune des sous-catégories d'émissions. Le mazout prédomine avec 272 tonnes de CO<sub>2</sub>éq pour l'année 2010. Dans le cas des sources d'émission directe (mazout) c'est toujours le CO<sub>2</sub> qui est le GES

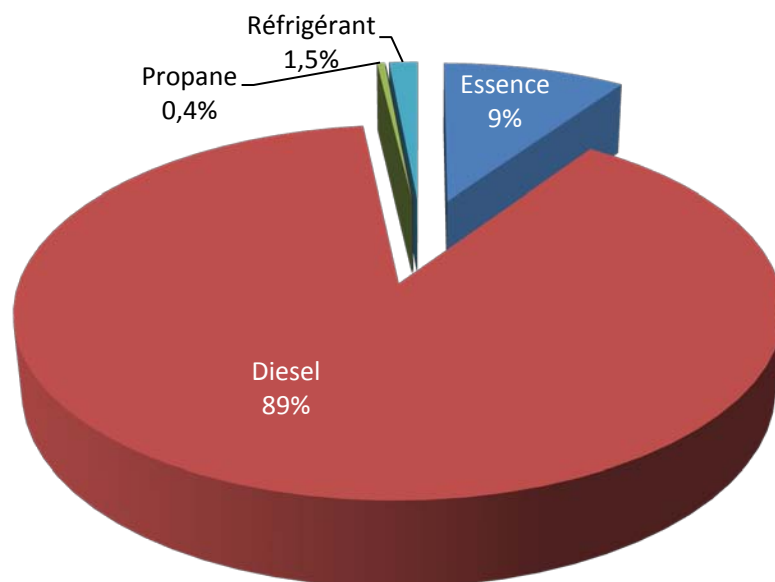
principalement émis. Dans le chiffrer fourni à la Ville de Baie-Saint-Paul, ces émissions de GES sont détaillées sous forme désagrégée, par installation.

**Tableau 6.3 : Émissions corporatives de GES par sous-catégories d'émission pour les bâtiments municipaux et autres installations**

Sous-catégories	CO <sub>2</sub> (tonne)	CH <sub>4</sub> (tonne)	N <sub>2</sub> O (tonne)	HFC (tonne)	CO <sub>2</sub> éq (tonne)	% du total des bâtiments
Électricité	-	-	-	NA	8	3
Gaz naturel	0	0	0	NA	0	0
Propane	0	0	0	NA	0	0
Mazout	271	0,02	0,005	NA	272	97
Réfrigérant (R22)	NA	NA	NA	0	0	0
<b>Total</b>					280	100

## 6.2 Équipements motorisés municipaux

Les émissions de GES associées aux équipements motorisés municipaux regroupent les émissions de GES dues à la consommation d'essence, de diesel et de propane et les émissions fugitives de GES dues aux réfrigérants contenus dans les systèmes de climatisation des véhicules. Les émissions de GES générées par la consommation de diesel prédominent largement avec 89 % des émissions de GES dues aux équipements motorisés. La consommation d'essence est responsable de 9 % de ces émissions alors que la consommation de propane et les réfrigérants des systèmes de climatisation sont responsables respectivement d'environ 0,4 % et 1,5%. Il n'y a pas de biocarburant utilisé par la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010. La figure 6.4 démontre cette distribution.



**Figure 6.4 : Distribution des émissions corporatives de GES relatives aux équipements motorisés municipaux**

Le tableau 6.4 présente les quantités émises de chacun des GES pour chacune des sous-catégories. Les émissions de GES dues à la consommation de carburant se chiffrent en 2010 à 524 tonnes de CO<sub>2</sub>éq pour le diesel et à 56 tonnes de CO<sub>2</sub>éq pour l'essence. Dans les deux cas, c'est le CO<sub>2</sub> qui est le GES qui prédomine. La consommation de propane de la zamboni est responsable de 2 tonnes de CO<sub>2</sub>éq. Les systèmes de climatisation des véhicules, qui contiennent du HFC-134a au potentiel de réchauffement planétaire de 1 300 kg CO<sub>2</sub>éq/kg HFC émis, sont responsables de 9 tonnes de CO<sub>2</sub>éq en 2010.

**Tableau 6.4 : Émissions corporatives de GES par sous-catégorie pour les équipements motorisés municipaux**

Sous-catégorie	CO <sub>2</sub> (tonne)	CH <sub>4</sub> (tonne)	N <sub>2</sub> O (tonne)	HFC (tonne)	CO <sub>2</sub> éq (tonne)	% du total des équipements motorisés
<b>Essence</b>	54	0,01	0,005	NA	56	9
<b>Diesel</b>	508	0,02	0,05	NA	524	89
<b>Propane</b>	2	0,001	0,00004	NA	2	0,4
<b>Biocarburant</b>	0	0	0	NA	0	0
<b>Réfrigérant (HFC-134a)</b>	NA	NA	NA	0,007	9	1,5
<b>Total</b>					592	100

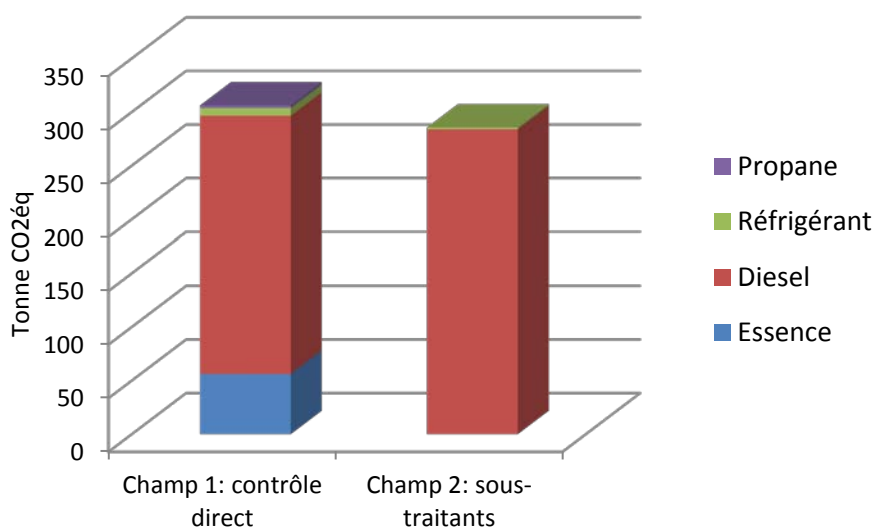
Comme la nature même des services donnés en sous-traitance par la Ville de Baie-Saint-Paul est reliée à des services qui utilisent des équipements motorisés, une proportion importante des émissions corporatives de cette catégorie se retrouve dans le champ 2. Le tableau 6.5 et la figure 6.5 représentent cette comparaison des émissions dues aux champs 1 et 2.

En ce qui concerne la consommation d'essence, les sous-traitants n'émettent pas de GES alors que la Ville de Baie-Saint-Paul a émis 56 tonnes CO<sub>2</sub>éq en 2010.

En ce qui concerne la consommation de diesel, les sous-traitants émettent juste un peu plus de GES que la Ville (284 tonnes CO<sub>2</sub>éq par rapport à 240 tonnes CO<sub>2</sub>éq). Les émissions fugitives de GES relatives aux systèmes de climatisation sont minimes dans les deux cas. Enfin, seule la Ville consomme du propane pour un total de 2 tonnes de CO<sub>2</sub>éq. Au total, les sous-traitants émettent moins de GES dus aux équipements motorisés que la Ville (286 tonnes CO<sub>2</sub>éq par rapport à 306 tonnes CO<sub>2</sub>éq).

**Tableau 6.5 : Comparaison des émissions de GES des champs 1 (contrôle direct) et 2 (sous-traitants) pour les émissions corporatives de GES dues aux équipements motorisés**

Champ	Sous-catégorie	CO <sub>2</sub> éq (tonne)	% du total
<b>1. Contrôle direct</b>	Essence	56	52
	Diesel	240	
	Propane	2	
	Biocarburant	0	
	Réfrigérant	7	
<b>2. Sous-traitants</b>	Essence	0	48
	Diesel	284	
	Propane	0	
	Biocarburant	0	
	Réfrigérant	2	
<b>Total</b>		592	100

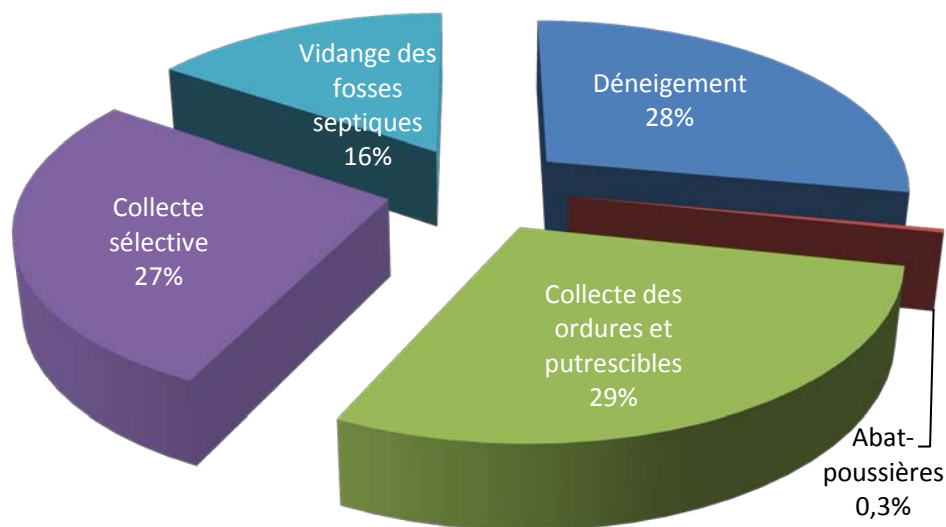


**Figure 6.5 : Comparaison des émissions de GES des champs 1 (contrôle direct) et 2 (sous-traitants) pour les émissions corporatives de GES dues aux équipements motorisés**



### 6.2.1 Champ 2 : sous-traitants

Au niveau des sous-traitants, comme on le constate sur la figure 6,7, ce sont les services de collecte des ordures et putrescibles, de collecte sélective et de déneigement qui émettent le plus de GES avec, respectivement, 34 %, 33 % et 33 %. Les quantités de GES émis par chacun des sous-traitants sont détaillées dans le tableau 6.7.



**Figure 6.6 Distribution des émissions corporatives de GES relatives aux équipements motorisés des sous-traitants de la Ville de Baie-Saint-Paul**

**Tableau 6.6 : Émissions corporatives de GES relatives aux équipements motorisés municipaux des sous-traitants de la Ville de Baie-Saint-Paul**

Service champ 2	Total des émissions (tonne CO <sub>2</sub> éq)
Déneigement	80
Abat-poussières	1
Collecte des ordures et putrescibles	82
Collecte sélective	78
Vidange des fosses septiques	44
<b>Total:</b>	<b>286</b>



### 6.3 Traitement des eaux usées

Le traitement des eaux usées de la Ville de Baie-Saint-Paul est en partie sous le contrôle direct de la Ville, mais il y a 1 000 habitations qui possèdent leur propre fosse septique. Les émissions de GES dues aux fosses septiques sont comptabilisées dans le champ 2. Au niveau du réseau d'égouts, il s'agit d'étangs aérés et comme il s'agit d'un traitement aérobie, il n'y a pas de méthane ( $\text{CH}_4$ ) émis lors de ce traitement. Les émissions de GES dues aux étangs aérés sont comptabilisées dans le champ 1.

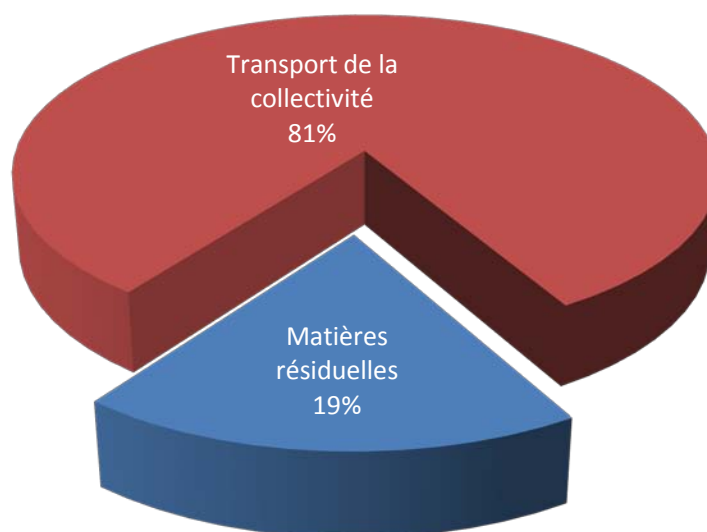
Les émissions de GES relatives au traitement des eaux usées par les étangs aérés sont donc dues uniquement aux processus de nitrification et de dénitrification qui génèrent du  $\text{N}_2\text{O}$ . Ces émissions se chiffrent à 0,31 tonne de  $\text{N}_2\text{O}$  pour l'année 2010, ce qui correspond à 97 tonnes de  $\text{CO}_2\text{éq}$ .

D'autre part, les fosses septiques fonctionnent en mode anaérobie et émettent donc du  $\text{CH}_4$ . Ces émissions se chiffrent à 5,56 tonnes de  $\text{CH}_4$  pour l'année 2010, ce qui correspond à 117 tonnes de  $\text{CO}_2\text{éq}$ .

Le total des émissions de GES relatives au traitement des eaux usées pour l'année 2010 est donc de 214 tonnes de  $\text{CO}_2\text{éq}$ .

## 7 INVENTAIRE GES DE LA COLLECTIVITÉ

L'inventaire GES de la collectivité de la Ville de Baie-Saint-Paul comprend les émissions de GES dues à l'enfouissement des matières résiduelles et au transport routier des citoyens. La méthodologie relative au calcul des émissions de GES pour chacune de ces catégories est décrite à la section 9 du présent rapport. La figure 7.1 présente la distribution de ces émissions. Le transport de la collectivité prédomine avec 81 % des émissions de GES de la collectivité, alors que l'enfouissement des matières résiduelles représente 19 % de ces émissions.



**Figure 7.1 : Distribution des émissions de GES de la collectivité pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010**

Ainsi, l'enfouissement des matières résiduelles a émis 10 399 tonnes de CO<sub>2</sub>éq en 2010, alors que le transport de la collectivité a généré 45 676 tonnes de CO<sub>2</sub>éq. Le tableau 7.1 présente ces émissions pour chacune des catégories. Le total de ces émissions de la collectivité n'inclut pas les véhicules corporatifs ni les véhicules des sous-traitants situés à Baie-Saint-Paul, car ils sont déjà inclus dans l'inventaire GES corporatif, et n'inclut pas non plus le CO<sub>2</sub> provenant de la biomasse, car il doit être comptabilisé à part selon le Groupe d'expert Intergouvernemental sur l'Évolution de Climat (GIEC) et comme il est expliqué à la section 9, portant sur la méthodologie.

**Tableau 7.1 : Émissions par catégorie pour l'inventaire GES de la collectivité**

Catégorie		CO <sub>2</sub> éq (tonne)	% du total de la collectivité
<b>Matières résiduelles</b>	CO <sub>2</sub>	1 359	NA
	CH <sub>4</sub>	10 399	19
<b>Transport collectivité</b>	Automobile	9 756	81
	Camion léger	10 633	
	Motocyclette	83	
	Autobus	465	
	Autobus scolaire	143	
	Camion lourd	11 367	
	Véhicule hors-route	13 228	
<b>Total</b> (excluant les véhicules corporatifs et le CO <sub>2</sub> provenant de la biomasse)		56 075	100



## 7.1 Matières résiduelles

La Ville de Baie-Saint-Paul envoie ses matières résiduelles au LES de Saint-Rosaire depuis 2009, qui n'est pas équipé d'un système de captage du biogaz. Auparavant, les déchets étaient acheminés au LES de Saint-Placide qui n'est pas non plus équipé d'un système de captage du biogaz. La production de CO<sub>2</sub> et de CH<sub>4</sub> est définie à l'aide du modèle LandGEM (Landfill Air Emission Estimation Model), qui a été développé par l'EPA (Environmental Protection Agency) pour estimer les émissions de GES provenant de la biodégradation des matières résiduelles dans un site d'enfouissement.

Les émissions de GES de 2010 dues à l'ensemble de ces matières résiduelles sont résumées dans le tableau 7.2. Ainsi, 1 359 tonnes de CO<sub>2</sub> ont été émises en 2010. Cependant, comme ces émissions proviennent de la biomasse, elles ne sont pas comptabilisées dans l'inventaire GES global. De plus, ces mêmes matières résiduelles ont aussi produit 495 tonnes de CH<sub>4</sub>, ce qui correspond à 10 399 tonnes de CO<sub>2</sub>éq.

**Tableau 7.2 : Émissions de GES dues à l'enfouissement des matières résiduelles**

Catégorie		Émissions	Unité
Matières résiduelles	CO <sub>2</sub>	1 359	tonnes CO <sub>2</sub>
	CH <sub>4</sub>	495	tonnes CH <sub>4</sub>
		10 399	tonnes CO <sub>2</sub> éq



## 7.2 Transport routier

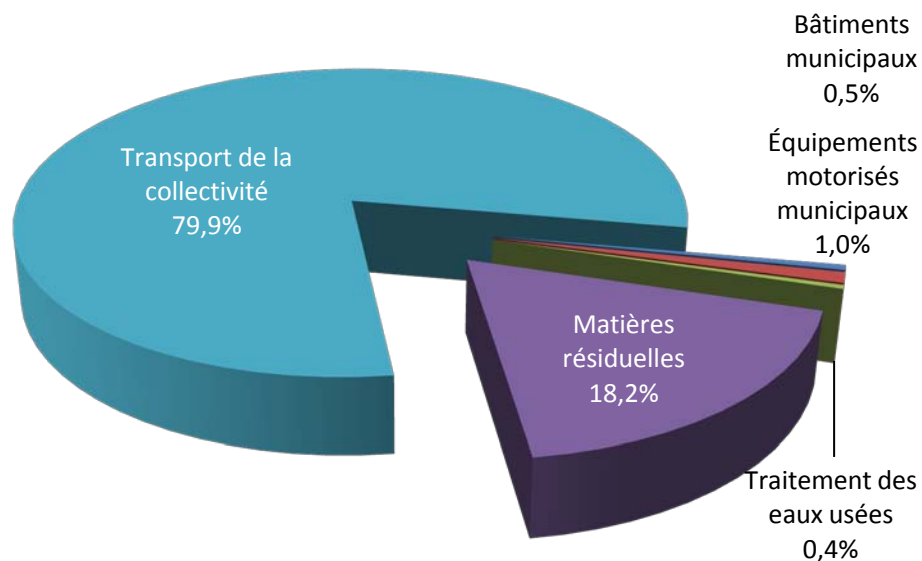
Les émissions de GES dues au transport routier par la collectivité représentent la catégorie qui génère le plus d'émissions de GES pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010 et se chiffrent à 45 676 tonnes de CO<sub>2</sub>éq si on ne tient pas compte des émissions dues aux véhicules municipaux et aux véhicules des sous-traitants situés à Baie-Saint-Paul. À partir des informations obtenues de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), les types et le nombre de véhicules immatriculés sur le territoire de la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010 sont ceux présentés au tableau 7.3. Les émissions de GES y sont indiquées pour chaque type de véhicule. Ainsi, les véhicules hors-route comptent parmi les sources qui émettent le plus de GES et totalisent 13 228 tonnes de CO<sub>2</sub>éq, suivi des camions lourds (11 367 tonnes de CO<sub>2</sub>éq), des camions légers (10 633 tonnes de CO<sub>2</sub>éq) et des automobiles (9 756 tonnes de CO<sub>2</sub>éq).

**Tableau 7.3 : Nombre de véhicules immatriculés et émissions de GES par type de véhicule**

Type	Nombre de véhicules immatriculés	CO <sub>2</sub> éq (tonne)
Automobile	2 842	9 756
Camion léger	2 034	10 633
Motocyclette	191	83
Autobus	9	465
Autobus scolaire	9	143
Camion lourd	239	11 367
Véhicule hors-route	2 319	13 228

## 8 INVENTAIRE GES GLOBAL

L'inventaire GES global de la Ville de Baie-Saint-Paul représente la somme des inventaires GES corporatif et de la collectivité. Comme l'indique la figure 8.1, le transport de la collectivité est la catégorie qui génère le plus d'émission de GES et représente 79,9 % des émissions globales de GES de la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010. L'enfouissement des matières résiduelles génère quant à lui 18,2 % des émissions globales. Finalement, l'ensemble des émissions corporatives représente 1,9 % des émissions globales de GES. Le tableau 8.1 présente les quantités émises de chacun des GES pour chacune des catégories.



**Figure 8.1 : Distribution des émissions globales de GES pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010**

**Tableau 8.1 : Émissions globales pour chaque GES par catégorie pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010**

Secteur	Catégorie	CO <sub>2</sub> (tonne)	CH <sub>4</sub> (tonne)	N <sub>2</sub> O (tonne)	HFC (tonne)	CO <sub>2</sub> éq (tonne)	% du total
Corporatif	Bâtiments municipaux et autres installations	271 (excluant électricité)	0,02 (excluant électricité)	0,005 (excluant électricité)	0 (R22)	280 (incluant électricité)	0,5
	Équipements motorisés municipaux	565	0,04	0,06	0,007 (HFC-134a)	592	1,0
	Traitement des eaux usées	NA	6	0,3	NA	214	0,4
Collectivité	Matières résiduelles	CO <sub>2</sub> provenant de la biomasse	495	NA	NA	10 399	18,2
	Transport collectivité	-	-	-	NA	45 676	79,9
<b>Total</b>						57 160	100

En intensité, la Ville de Baie-Saint-Paul a émis 0,15 tonne de CO<sub>2</sub>éq par habitant en 2010 au niveau corporatif, 7,77 tonnes de CO<sub>2</sub>éq par habitant au niveau de la collectivité et 7,92 tonnes de CO<sub>2</sub>éq par habitant au niveau global. Le tableau 8.2 présente ces émissions en intensité.

**Tableau 8.2: Émissions de GES par habitant pour la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010**

Inventaire	CO <sub>2</sub> éq (tonne/habitant)
Corporatif	0,15
Collectivité	7,77
Global	7,92





## 9 MÉTHODOLOGIE

Ce chapitre décrit chacun des calculs qui ont été faits pour produire l'inventaire des GES de la Ville de Baie-Saint-Paul, ainsi que les hypothèses utilisées. L'ensemble de ces calculs a été effectué et intégré dans le même chiffrier, qui contient également des onglets dédiés aux données brutes fournies par la Ville et ses sous-traitants.

Les méthodologies de calcul pour toutes les catégories de sources d'émission de GES sont celles prescrites par le programme Climat municipalités.

### 9.1 Bâtiments municipaux et autres installations

Les émissions de GES propres aux bâtiments municipaux se divisent en trois grandes familles :

- Émissions directes de GES provenant d'une source de combustion fixe
- Émissions indirectes de GES provenant de la consommation d'électricité
- Émissions fugitives de GES provenant des systèmes de réfrigération et de climatisation

#### 9.1.1 Procédure de collecte de données

Les données utilisées pour le calcul des émissions directes de GES provenant d'une source de combustion fixe sont celles identifiées sur le bilan annuel de consommation de mazout de la Ville de Baie-Saint-Paul. Ces factures ont été fournies par Luce-Ann Tremblay, Ville de Baie-Saint-Paul. Le tableau 9.1 présente les consommations annuelles en combustibles pour les différents bâtiments municipaux.

**Tableau 9.1 : Consommation annuelle pour les sources de combustion fixe pour Baie-Saint-Paul en 2010**

Type de combustible	Bâtiment ou autre installation	Consommation annuelle	Unité
Mazout	Aréna	72 449	litres
	Caserne incendie	9 294	litres
	Garage municipal	22 676	litres

En ce qui concerne les émissions indirectes de GES provenant de la consommation d'électricité, données proviennent de l'analyse des coûts d'électricité qui a été fournie par Luce-Ann Tremblay, Ville de Baie-Saint-Paul.

Au niveau du service d'incendie, il n'y a pas de HFC utilisé dans les systèmes de suppression des incendies de la Ville de Baie-Saint-Paul<sup>10</sup>.

### 9.1.2 Traitement des données

La consommation annuelle d'électricité (en kWh) a été calculée différemment selon le type de facturation. Ainsi, lorsque la facturation était en fonction de la consommation réelle en kWh, les consommations mensuelles ou par période de facturation, disponibles sur les factures d'Hydro-Québec, ont simplement été additionnées. Toutefois, dans certains cas, Hydro-Québec facture selon la puissance des équipements et le temps d'utilisation. La consommation en kWh était alors calculée à partir de la puissance indiquée sur la facture et du nombre d'heures d'utilisation dans l'année, soit 11,5 heures par jour pour l'éclairage de rue.

<sup>10</sup> Martin Bouchard, Directeur général, Ville de Baie-Saint-Paul



### 9.1.3 Facteurs d'émission GES utilisés

Les facteurs d'émission pour le calcul des émissions directes de GES provenant d'une source de combustion fixe sont ceux fournis par Environnement Canada dans son plus récent inventaire national. Il en est de même pour les émissions indirectes de GES provenant de la consommation d'électricité : le facteur d'émission utilisé est celui fourni dans l'inventaire canadien des émissions de GES pour le Québec, soit 0,002 kg CO<sub>2</sub>éq / kWh.

Au niveau des émissions fugitives de GES provenant des systèmes de réfrigération, la Ville de Baie-Saint-Paul utilise le R22 dans ses systèmes de climatisation. Le R22 (aussi nommé HCFC-22 et fréon 22) est un HCFC, qui est un GES, mais qui n'est pas inclus dans le protocole de Kyoto, car c'est une substance appauvrissant la couche d'ozone (SACO) qui est couverte par le protocole de Montréal. Donc, selon le protocole de Kyoto et le programme Climat municipalités, les émissions de R22 ne doivent pas être incluses dans l'inventaire municipal des émissions de GES.


### 9.1.4 Calcul des émissions de GES

Les émissions directes de GES provenant d'une source de combustion fixe sont calculées en multipliant la consommation annuelle de chaque combustible, par les coefficients d'émissions appropriés et reportés en CO<sub>2</sub>éq d'après les potentiels de réchauffement du CH<sub>4</sub> et du N<sub>2</sub>O. En voici un exemple pour le mazout consommé à l'aréna :

$$\begin{aligned} \text{Émissions annuelles de CO}_2 &= 72\,449 \text{ litres} * \frac{2,725 \text{ kg}}{\text{litre}} = 197\,423 \text{ kg} \\ &= 197,42 \text{ tonnes} \end{aligned}$$

$$\text{Émissions annuelles de CH}_4 = 72\,449 \text{ litres} * \frac{0,000026 \text{ kg}}{\text{litre}} = 1,9 \text{ kg} = 0,0019 \text{ tonne}$$

$$\text{Émissions annuelles de N}_2\text{O} = 72\,449 \text{ litres} * \frac{0,000031 \text{ kg}}{\text{litre}} = 2,2 \text{ kg} = 0,0022 \text{ tonne}$$



*Émissions annuelles en CO<sub>2</sub>éq*

$$\begin{aligned} &= 197,42 \text{ tonnes} + (0,0019 * 21) \text{ tonne} + (0,0022 * 310) \text{ tonne} \\ &= 198,16 \text{ tonnes} \end{aligned}$$

Le calcul des émissions indirectes de GES provenant de la consommation d'électricité se fait par la multiplication de la consommation annuelle (en kWh) par le facteur d'émission correspondant pour le Québec, soit 0,002 kg CO<sub>2</sub>éq / kWh<sup>11</sup>. En voici un exemple pour l'aréna :

$$\text{Émissions annuelles en CO}_2\text{éq} = 861\,889 \text{ kWh} * \frac{0,002 \text{ kg CO}_2\text{éq}}{\text{kWh}} = 1,72 \text{ tonne}$$

Les émissions annuelles de GES dues aux fuites des systèmes de climatisation peuvent être estimées de la façon suivante d'après Environnement Canada :

$$\text{Émissions annuelles (kg)} = [(Q_n * k) + (C * x * A) + (Q_d * y * (1 - z))]$$

Q<sub>n</sub> : Quantité de réfrigérant ajoutée aux nouveaux équipements (kg)

k : Émission initiale (%)

C : Capacité totale de l'équipement (kg)

x : Émission de fonctionnement (%)

A : Nombre d'années d'utilisation

Q<sub>d</sub> : Capacité des équipements non-utilisés (kg)

y : Charge initiale restante (%)

z : Efficacité de récupération (%)

Ces émissions annuelles de GES sont ensuite ramenées en CO<sub>2</sub>éq d'après leur potentiel de réchauffement. Les valeurs de x, y, z et k sont les valeurs fournies par le GIEC pour la climatisation résidentielle et commerciale. Compte tenu du réfrigérant utilisé par la Ville de Baie-Saint-Paul, les émissions fugitives de GES n'ont pas à être calculées dans le cas présent.

---

<sup>11</sup> Environnement Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2008, partie 3, Annexe 13.



### 9.1.5 Évaluation de l'incertitude

En ce qui concerne l'incertitude reliée aux données, ces dernières proviennent de bilan annuel pour le mazout. Comme l'ensemble de ce qui est acheté par la Ville de Baie-Saint-Paul est consommé par la Ville de Baie-Saint-Paul, ces données sont très précises et l'incertitude est donc faible. La même logique s'applique à la consommation électrique.

L'incertitude reliée aux facteurs d'émission des sources de combustion fixe est faible, car elle provient de données canadiennes et les systèmes de combustion sont semblables dans l'ensemble du Canada. L'incertitude reliée au facteur d'émission de l'électricité est aussi faible, car elle provient de données québécoises, fonction de la production d'électricité au Québec.

## 9.2 Équipements motorisés municipaux

Les émissions de GES propres aux équipements motorisés municipaux se divisent en deux grandes sous-catégories :

- Émissions directes de GES associées à l'utilisation de carburant
- Émissions fugitives de GES provenant des systèmes de climatisation

### 9.2.1 Procédure de collecte de données

Les données utilisées pour le calcul des émissions directes de GES associées à l'utilisation de carburant sont la consommation totale (en litres) d'essence et de diesel pour l'ensemble des équipements motorisés municipaux. Ces données ont été fournies par Luce-Ann Tremblay, Ville de Baie-Saint-Paul. Il en est de même pour les véhicules climatisés, ainsi que ceux mis au rebut. La liste de tous les véhicules motorisés municipaux se trouve à l'annexe 2.

La collecte de données concernant les sous-traitants est discutée, pour chacun des sous-traitants, à la section 9.2.6. Chacun d'entre eux a été rejoint pour obtenir leurs consommations annuelles en carburant, ou des estimations de ces dernières.



### 9.2.2 Traitement des données

La somme des consommations annuelles de carburant a déjà été faite, par équipement motorisé, par la Ville.

### 9.2.3 Facteurs d'émission GES utilisés

Les émissions de CO<sub>2</sub> sont directement liées à la quantité de carburant consommé (2,289 kg CO<sub>2</sub>/litre pour l'essence et 2,663 kg CO<sub>2</sub>/litre pour le diesel)<sup>12</sup>, tandis que les émissions de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O dépendent aussi du type de technologie utilisée. Pour chaque type de véhicule, un coefficient est donné par Environnement Canada. Le tableau 9.3 présente ces facteurs d'émission. Dans ce tableau, les niveaux réfèrent à l'année de fabrication du véhicule :

- Niveau 0 : entre 1981 et 1993
- Niveau 1 : entre 1994 et 1999
- Niveau 2 : 2000 à maintenant. Comme les facteurs d'émission pour les véhicules niveau 2 ne sont pas encore publiés, Environnement Canada propose d'utiliser les facteurs des véhicules niveau 1.

Chacun des types de véhicule, ainsi que les sous-catégories concernant les types de catalyseurs, est décrit à l'annexe 1.

---

<sup>12</sup> Environnement Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2008.

**Tableau 9.2 : Facteurs d'émission GES pour les véhicules**

	Source	CO <sub>2</sub>	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O	CO <sub>2</sub> éq	Unité
<b>Véhicules légers à essence</b>	Niveau 1	2,289	0,00012	0,00016	2,341	kg/L
	Niveau 0	2,289	0,00032	0,00066	2,500	kg/L
	Convertisseur catalytique d'oxydation	2,289	0,00052	0,0002	2,362	kg/L
	Système sans catalyseur	2,289	0,00046	0,000028	2,307	kg/L
<b>Camions légers à essence</b>	Niveau 1	2,289	0,00013	0,00025	2,369	kg/L
	Niveau 0	2,289	0,00021	0,00066	2,343	kg/L
	Convertisseur catalytique d'oxydation	2,289	0,00043	0,0002	2,503	kg/L
	Système sans catalyseur	2,289	0,00056	0,000028	2,309	kg/L
<b>Véhicules lourds à essence</b>	Catalyseur à trois voies	2,289	0,000068	0,0002	2,352	kg/L
	Système sans catalyseur	2,289	0,00029	0,000047	2,310	kg/L
	Sans dispositif	2,289	0,00049	0,000084	2,325	kg/L
<b>Motocyclettes</b>	Système sans catalyseur	2,289	0,0014	0,000045	2,332	kg/L
<b>Véhicules légers à moteur diesel</b>	Dispositif perfectionné	2,663	0,000051	0,00022	2,732	kg/L
	Dispositif à efficacité modérée	2,663	0,000068	0,00021	2,730	kg/L
	Sans dispositif	2,663	0,0001	0,00016	2,715	kg/L
<b>Camions légers à moteur diesel</b>	Dispositif perfectionné	2,663	0,000068	0,00022	2,733	kg/L
	Dispositif à efficacité modérée	2,663	0,000068	0,00021	2,730	kg/L
	Sans dispositif	2,663	0,000085	0,00016	2,714	kg/L
<b>Véhicules lourds à moteur diesel</b>	Dispositif perfectionné	2,663	0,00012	0,000082	2,691	kg/L
	Dispositif à efficacité modérée	2,663	0,00014	0,000082	2,691	kg/L
	Sans dispositif	2,663	0,00015	0,000075	2,689	kg/L
<b>Véhicules hors route</b>	Essence	2,289	0,0027	0,00005	2,361	kg/L
	Diesel	2,663	0,00015	0,0011	3,007	kg/L

Source : Environnement Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2008

## 9.2.4 Calcul des émissions de GES

Le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> se fait en multipliant les quantités annuelles d'essence et de diesel par leur facteur d'émission respectif (2,289 kg CO<sub>2</sub>/litre pour l'essence et 2,663 kg CO<sub>2</sub>/litre pour le diesel)<sup>13</sup>. Le même calcul est fait pour les émissions de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O, mais en tenant compte du type de véhicule dans lequel le carburant est consommé. Les émissions de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O sont ensuite ramenées en CO<sub>2</sub>éq d'après leur potentiel de réchauffement. Voici l'exemple du véhicule Jeep Patriot (2008) qui consomme de l'essence :

$$\text{Émissions annuelles de CO}_2 = 1\,100 \text{ litres} * \frac{2,289 \text{ kg}}{\text{litre}} = 2\,518 \text{ kg} = 2,52 \text{ tonnes}$$

$$\text{Émissions annuelles de CH}_4 = 1\,100 \text{ litres} * \frac{0,00013 \text{ kg}}{\text{litre}} = 0,14 \text{ kg} = 0,00014 \text{ tonne}$$

$$\text{Émissions annuelles de N}_2\text{O} = 1\,100 \text{ litres} * \frac{0,00025 \text{ kg}}{\text{litre}} = 0,28 \text{ kg} = 0,00028 \text{ tonne}$$

$$\begin{aligned} \text{Émissions annuelles en CO}_2\text{éq} \\ &= 2,52 \text{ tonnes} + (0,00014 * 21) \text{ tonne} + (0,00028 * 310) \text{ tonne} \\ &= 2,61 \text{ tonnes} \end{aligned}$$

Comme les systèmes de climatisation des véhicules contiennent des HFC, au fort potentiel de réchauffement, les émissions fugitives de GES sont aussi calculées dans cette section. Le HFC le plus répandu est le HFC-134a qui a un potentiel de réchauffement de 1 300 kg CO<sub>2</sub>éq/kg. Les émissions annuelles de GES dues aux fuites dans les systèmes de climatisation des véhicules peuvent être estimées de la façon suivante d'après Environnement Canada :

$$\text{Émissions annuelles (kg)} = [(C * x * A) + (Q_d * y * (1 - z))]$$

C : Capacité totale de l'équipement (kg)

x : Émission de fonctionnement (%)

A : Nombre d'années d'utilisation

Q<sub>d</sub> : Capacité des équipements non-utilisés (kg)

<sup>13</sup> Environnement Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2008.



y : Charge initiale restante (%)

z : Efficacité de récupération (%)

Le tableau 9.4 expose les valeurs que le GIEC propose pour la climatisation mobile. Lorsque la valeur exacte de la capacité n'est pas connue, la valeur la plus haute est prise (1,5 kg).

**Tableau 9.3 : Valeur des variables pour la climatisation mobile<sup>14</sup>**

Capacité totale de l'équipement C	Émission de fonctionnement x	Charge initiale restante y	Efficacité de récupération z
0,5 - 1,5 kg	20%	50%	50%


Ces émissions annuelles de GES sont ensuite ramenées en CO<sub>2</sub>éq d'après leur potentiel de réchauffement (1 300 kg CO<sub>2</sub>éq/kg pour le HFC-134a). Voici un exemple de calcul pour le véhicule Jeep Patriot (2008), qui est climatisé, mais qui n'a pas été mise au rebut en 2010 :

$$\begin{aligned} & \text{Émissions annuelles en tonne } CO_2\text{éq} \\ & = [(1,5 \text{ kg} * 20 \% * 1 \text{ an}) + (0 \text{ kg} * 50 \% * (1 - 50 \%))] * \frac{1 \text{ tonne}}{1000 \text{ kg}} \\ & * \frac{1\,300 \text{ kg } CO_2\text{éq}}{\text{kg}} = 0,39 \text{ tonne } CO_2\text{éq} \end{aligned}$$

### 9.2.5 Évaluation de l'incertitude

En ce qui concerne l'incertitude liée aux données, ces dernières proviennent de factures pour l'essence et le diesel consommé par les véhicules municipaux. Comme l'ensemble de ce qui est acheté par la Ville de Baie-Saint-Paul est consommé par les véhicules de la Ville de Baie-Saint-Paul, ces données sont très précises. L'incertitude est donc faible.

<sup>14</sup> GIEC, Lignes directrices pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre (2006), volume 3 : Procédés industriels et utilisation de produits, tableau 7.9, p. 7.61, [<http://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/french/vol3.html>].



Au niveau des émissions fugitives de GES, elles n'ont pas été comptabilisées à l'aide de bilan, mais plutôt par l'estimation des taux de fuite. Cette méthode est un peu moins précise, mais comme les systèmes de climatisation sont semblables, l'incertitude est moyenne.

L'incertitude reliée aux facteurs d'émission des sources de combustion mobile est faible, car elle provient de données canadiennes et les systèmes de combustion sont semblables dans l'ensemble du Canada, en fonction du type de véhicule.

### 9.2.6 Sous-traitants

Au niveau des sous-traitants, la collecte de données et le calcul ont été faits de façon différente pour chacun d'eux, en fonction des données disponibles. Pour l'ensemble des incertitudes reliées aux émissions des sous-traitants, la précision peut être améliorée en obtenant les consommations exactes de carburant pour chacun de ces sous-traitants.

- Le service d'abat-poussières sur les chemins de la Ville de Baie-Saint-Paul est assuré par l'entreprise Sebc. La consommation de diesel a été évaluée à 213 litres par année par cette dernière. L'incertitude est donc faible pour les émissions de GES relatives à ce service, car la donnée est documentée.
- Le service de collecte des ordures et putrescibles de la Ville de Baie-Saint-Paul est fait par Gaudreau Environnement. La consommation de diesel a été évaluée à 30 394 litres par année par ce dernier. L'incertitude est donc faible pour les émissions de GES relatives à ce service, car la donnée est documentée.
- Le service de collecte sélective de la Ville de Baie-Saint-Paul est fait par la compagnie Aurèle Harvey et fils. La consommation de diesel a été évaluée à 28 944 litres par année par cette dernière. L'incertitude est donc faible pour les émissions de GES relatives à ce service, car la donnée est documentée.

- Le déneigement des routes de la Ville de Baie-Saint-Paul est aussi effectué par Aurèle Harvey et fils. La consommation de diesel a été évaluée à 29 663 litres par année par cette dernière. L'incertitude est donc faible pour les émissions de GES relatives à ce service, car la donnée est documentée.
- La consommation annuelle due au transport des boues de fosses septiques a été estimée en fonction de la consommation du type de véhicule utilisé (40 litres/100 km selon l'Office de l'efficacité énergétique), de la distance à parcourir pour aller au centre de traitement (410 km aller-retour) et du nombre de voyages effectués. Ce nombre de voyages a été calculé en fonction du nombre de fosses septiques, de la quantité de boues récupérées ( $m^3$ /an/fosse) et du volume des camions, soit 28  $m^3$ . Voici les détails du calcul:

$$1\ 000\ fosses * \frac{1,7\ m^3}{an * fosse} * \frac{1\ voyage}{28\ m^3} * \frac{410\ km}{voyage} * \frac{40\ litres}{100\ km} = \frac{9\ 957\ litres}{année}$$

Le volume traité, le volume des camions et la distance à parcourir sont des données connues, mais la consommation énergétique des camions provient d'une estimation. L'incertitude est donc moyenne pour les émissions de GES relatives à ce service.

- Pour la collecte de ces mêmes boues de fosses septiques à l'aide de camions-citernes séparateurs (juggler), la quantité de diesel consommé annuellement a été estimée en fonction du nombre de voyages par an, du temps moyen de remplissage d'un camion-citerne et de la consommation moyenne de ce type d'équipement. Voici les détails du calcul :

$$\frac{61\ voyages}{an} * \frac{5\ heures\ remplissage}{voyage} * \frac{15\ litres}{heure} = \frac{4\ 554\ litres}{an}$$

Le volume traité et le volume des camions sont des données connues, mais le temps de remplissage provient d'une estimation. L'incertitude est donc moyenne pour les émissions de GES relatives à ce service.



## 9.3 Traitement des eaux usées

Une partie du traitement des eaux usées de la Ville de Baie-Saint-Paul est sous leur contrôle direct (les étangs aérés). Les émissions de GES dues à ce traitement sont donc comptabilisées dans le champ 1. Comme il s'agit d'un traitement aérobie, il n'y a pas de méthane ( $\text{CH}_4$ ) émis lors du traitement. L'autre partie du traitement des eaux usées se fait à l'aide des fosses septiques. Les émissions dues à ce traitement sont donc comptabilisées dans le champ 2.

Les émissions de GES relatives au traitement des eaux usées sont donc dues aux processus de nitrification et de dénitrification qui génèrent du  $\text{N}_2\text{O}$ , ainsi qu'aux émissions fugitives de  $\text{CH}_4$  dans les fosses septiques qui fonctionnent en mode anaérobie.

### 9.3.1 Procédure de collecte de données

Les données nécessaires au calcul des émissions de GES relatives au traitement des eaux usées sont la taille de la population et la consommation moyenne de protéine. La taille de la population a été fournie par l'Institut de la statistique du Québec<sup>15</sup>, alors que la consommation moyenne de protéines a été fournie par Environnement Canada, en fonction de l'année de l'inventaire<sup>16</sup>. Cette consommation est tirée des statistiques sur l'alimentation publiées annuellement. Pour ce présent inventaire GES, cette consommation est de 70,81 g/personne/jour.

Au niveau des fosses septiques, les données nécessaires au calcul des émissions de GES sont le nombre de fosses septiques à Baie-Saint-Paul. Cette donnée a été fournie par Luce-Ann Tremblay.

---

<sup>15</sup> [http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/dons\\_regnl/regional/index.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/dons_regnl/regional/index.htm)

<sup>16</sup> Annexe 3 Rapport d'inventaire national 1990-2008, Partie 2, p.170

### 9.3.2 Traitement des données

Comme la consommation moyenne de protéines au niveau canadien dans le rapport d'inventaire national ne couvre que la période 1990 à 2008, c'est la donnée de 2008 qui a été utilisée. Notons que cette consommation annuelle ne varie pas beaucoup d'année en année.

### 9.3.3 Facteurs d'émission GES utilisés

La méthode utilisée pour le calcul de ces émissions de GES est celle utilisée par Environnement Canada dans son rapport d'inventaire national<sup>17</sup>, qui correspond à celle par défaut du GIEC, qui estime les émissions de GES en prenant pour base la quantité d'azote présent dans les déchets et en posant comme hypothèse qu'une quantité de 0,01 kg N<sub>2</sub>O-N/kg d'azote contenu dans les déchets sera produite. Pour estimer la quantité d'azote présente dans les déchets, on présume que les protéines renferment 16 % d'azote<sup>18</sup>, ce qui nous donne un facteur d'émission de 0,00006498 tonne N<sub>2</sub>O / habitant.


$$\frac{70,81 \text{ g de protéine}}{\text{personne} \cdot \text{jour}} * \frac{1 \text{ tonne}}{1\,000\,000 \text{ g}} * \frac{365 \text{ jours}}{\text{année}} * \frac{0,01 \text{ kg N}_2\text{O-N}}{\text{kg d'azote}} * \frac{0,16 \text{ kg d'azote}}{\text{kg de protéine}} *$$
$$\frac{44 \text{ kg N}_2\text{O}}{28 \text{ kg N}_2\text{O-N}} = \frac{0,00006498 \text{ tonne N}_2\text{O}}{\text{personne}}$$

### 9.3.4 Calcul des émissions de GES

Le calcul pour la Ville de Baie-Saint-Paul se fait donc en multipliant la population desservie par le facteur d'émission du N<sub>2</sub>O. Le nombre de tonnes émises est ensuite ramené en CO<sub>2</sub>éq, grâce au potentiel de réchauffement du N<sub>2</sub>O :

<sup>17</sup> Environnement Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2008, partie 2, p. 170.

<sup>18</sup> Lignes directrices du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre – Version révisée 1996, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, Organisation de coopération et de développement économiques et Agence internationale de l'énergie. Disponible en ligne : <http://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/gl/french.htm>



$$\begin{aligned} \text{Émissions annuelles en tonne } CO_2\text{éq} &= 4\,827 \text{ personnes} * \frac{0,00006498 \text{ tonne } N_2O}{\text{personne}} * 310 \\ &= 97 \text{ tonnes } CO_2\text{éq} \end{aligned}$$

Au niveau des fosses septiques, les données utilisées dans le calcul sont les suivantes :

- Demande Biologique en Oxygène dans les eaux usées : 18,25 kg DBO/personne/an<sup>19</sup>
- Quantité de boues récupérées de fosses septiques : 1,7 m<sup>3</sup>/an/fosse<sup>20</sup>
- Taux de récupération dans les boues : 7,5 kg DBO/m<sup>3</sup><sup>21</sup>
- Facteur d'émission CH<sub>4</sub> : 0,18 kg CH<sub>4</sub>/kg DBO<sup>22</sup>

$$\begin{aligned} \text{Émissions annuelles en tonne } CO_2\text{éq} \\ &= \left( \left( 2\,390 \text{ personnes desservies} * \frac{18,25 \text{ kg DBO}}{\text{personne} * \text{an}} - \frac{12\,750 \text{ kg DBO}}{\text{an}} \right) \right. \\ &\quad \left. * \frac{0,18 \text{ kg } CH_4}{\text{kg DBO}} \right) * \frac{\text{tonne}}{1\,000 \text{ kg}} * 21 = 117 \text{ tonnes } CO_2\text{éq} \end{aligned}$$

### 9.3.5 Évaluation de l'incertitude

L'incertitude reliée aux données est faible, car elle concerne la population de la Ville et la consommation moyenne de protéine au Canada. Le même principe s'applique à l'incertitude reliée aux facteurs d'émission, qui sont fonction de la quantité d'azote présent dans les protéines.

<sup>19</sup> Environnement Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2009, p.170.

<sup>20</sup> Guide d'élaboration d'un plan de gestion des matières résiduelles, 2001.

<sup>21</sup> Santé Canada. Guide canadien d'évaluation des incidences sur la santé, Chapitre 8: La gestion des eaux usées et des boues, 2004.

<sup>22</sup> Annexe 3.5.2 Rapport d'inventaire national 1990-2009, Partie 2, p.170.



## 9.4 Matières résiduelles

L'enfouissement des matières résiduelles engendre des émissions de CO<sub>2</sub> et de CH<sub>4</sub>. Comme les émissions de CO<sub>2</sub> sont dues à la biomasse, elles sont calculées, mais ne sont pas incluses dans le total de l'inventaire GES, selon la norme ISO 14064-1 et le guide de bonnes pratiques du GIEC. En effet, quand les déchets se composent de biomasse, le CO<sub>2</sub> produit par le brûlage ou la décomposition n'est pas pris en compte dans le secteur des déchets. Dans le cas de la biomasse agricole, on présume qu'il s'agit d'un cycle durable (le carbone du CO<sub>2</sub> sera séquestré quand la biomasse se régénérera dans la reproduction des cultures)<sup>23</sup>.

### 9.4.1 Procédure de collecte de données

Pour calculer les émissions de GES réelles émises en 2010, il faut tenir compte des tonnages de matières envoyées à l'enfouissement depuis 50 ans, selon les recommandations du GIEC. Ces tonnages incluent les matières résiduelles résidentielles, celles provenant des ICI, ainsi que les boues de fosses septiques. Les tonnages des matières résiduelles ont été fournis par Isabelle Tremblay, de la MRC de Charlevoix.

### 9.4.2 Traitement des données

Les données sur les années manquantes (pas documentées par la Ville, ni par le lieu d'enfouissement) ont été estimées à partir de la population de la Ville de Baie-Saint-Paul et d'un tonnage moyen par habitant.

---

<sup>23</sup> Environnement Canada, *Rapport d'inventaire national 1990-2007*, p.61.



### 9.4.3 Facteurs d'émission GES utilisés

Les émissions de CO<sub>2</sub> et de CH<sub>4</sub> ont été calculées à l'aide du logiciel LandGEM ((Landfill Gas Emission Model) conçu par l'EPA (Environmental Protection Agency) aux États-Unis<sup>24</sup>. Elles sont calculées en considérant deux facteurs :

- L<sub>0</sub> : le potentiel de production de méthane. Ce coefficient varie en fonction de l'année d'enfouissement au Québec<sup>25</sup>
- k : la constante de vitesse de production de CH<sub>4</sub> annuelle, qui est régie par quatre facteurs soient, la teneur en humidité, la disponibilité des nutriments, le pH et la température. Ce coefficient est de 0,056 an<sup>-1</sup> au Québec<sup>26</sup>

### 9.4.4 Calcul des émissions de GES

LandGEM fournit donc les émissions de CO<sub>2</sub> et de CH<sub>4</sub> émis en 2010 par l'enfouissement des matières résiduelles de la Ville de Baie-Saint-Paul. Ces données sont prises directement, car les sites de Saint-Rosaire et de Saint-Placide ne possèdent pas de système de captage du biogaz. Les émissions de CH<sub>4</sub> sont transposées en CO<sub>2</sub>éq d'après le potentiel de réchauffement du méthane de 21.

### 9.4.5 Évaluation de l'incertitude

En ce qui concerne l'incertitude reliée aux données, ces dernières proviennent parfois de bilan annuel, mais parfois d'estimation en fonction de la population. À cause de ces estimations, l'incertitude est considérée comme moyenne. En ce qui a trait à l'incertitude reliée aux facteurs d'émission, ils sont fonction de valeurs propres au Québec. L'incertitude est donc faible à ce niveau.

---

<sup>24</sup> United States Environmental Protection Agency (Office of Research and Development), Landfill Gas Emission Model (LandGEM – version 3.02) [<http://www.epa.gov/ttnca1/dir1/landgem-v302-guide.pdf>].

<sup>25</sup> Environnement Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2008, partie 2, p. 156.

<sup>26</sup> Environnement Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2008, partie 2, p. 158.





## 9.5 Transport routier

La combustion de carburant dans les véhicules des citoyens engendre des émissions de CO<sub>2</sub>, de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O.

### 9.5.1 Procédure de collecte de données

Les émissions de GES dues au transport de la collectivité sont estimées en ramenant à l'échelle de la Ville les émissions de GES dues au transport pour l'ensemble du Québec, en fonction du nombre de véhicules immatriculés sur le territoire de la Ville. Ce nombre de véhicules immatriculés est disponible dans le bilan annuel de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)<sup>27</sup>, alors que les émissions de GES dues à l'ensemble du Québec sont disponibles dans le rapport d'inventaire national<sup>28</sup>.

### 9.5.2 Traitement des données

Comme le nombre de véhicules immatriculés est disponible par MRC, cette donnée a été ramenée à l'échelle de la Ville au prorata des populations. Ce calcul a été fait séparément pour chaque type de véhicule :

- Automobile
- Camion léger
- Motocyclette
- Autobus
- Autobus scolaire
- Camion lourd
- Véhicule hors route

---

<sup>27</sup> Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Bilan 2009 – Accidents, parc automobile, permis de conduire.

<sup>28</sup> Environnement Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2008, partie 3, Annexe 15.



### 9.5.3 Facteurs d'émission GES utilisés

Aucun facteur d'émission supplémentaire n'a été utilisé pour ce calcul, ces derniers étant intégrés dans les calculs déjà faits par Environnement Canada pour évaluer les émissions de GES dues au transport pour l'ensemble du Québec.

### 9.5.4 Calcul des émissions de GES


Les émissions de GES dues au transport de la collectivité ont donc été estimées en ramenant à l'échelle de la Ville de Baie-Saint-Paul les émissions de GES dues au transport pour l'ensemble du Québec, en fonction du nombre de véhicules immatriculés sur le territoire de la Ville. Voici un exemple de calcul pour les automobiles :

$$\frac{3\,147\,697 \text{ véhicules immatriculés au Québec}}{2\,842 \text{ véhicules immatriculés dans la Ville de Baie – Saint – Paul}} = \frac{10\,806 \text{ ktonnes } CO_2\text{éq au Québec}}{x \text{ ktonnes } CO_2\text{éq pour Baie – Saint – Paul}}$$
$$x = 9\,756 \text{ tonnes } CO_2\text{éq pour Baie – Saint – Paul}$$

Une fois la somme des émissions de GES relatives au transport de la collectivité calculée, ont été soustraites de ce total les émissions de GES dues aux véhicules municipaux et aux véhicules des sous-traitants situés à Baie-Saint-Paul, qui ont déjà été calculées dans l'inventaire GES corporatif.

### 9.5.5 Évaluation de l'incertitude

Comme les données de consommation de carburant des citoyens ne sont pas disponibles et qu'il faut estimer les émissions de GES en ramenant à l'échelle de la Ville les émissions de GES dues au transport pour l'ensemble du Québec, l'incertitude sur ces émissions est forte. La Ville de Baie-Saint-Paul ne peut entreprendre d'action pour améliorer cette précision. Cependant, dans le but de pouvoir mesurer l'impact d'actions de réduction des émissions de GES dans ce secteur, la



Ville pourrait trouver une façon de mettre en relation ces émissions par rapport à des données mesurables. Par exemple, par des études sur la circulation des principales artères ou par des données de vente de carburant au niveau local.

L'incertitude reliée aux facteurs d'émission est la même que celle pour les équipements motorisés municipaux et a été évaluée faible.



## 10 INCERTITUDE

L'incertitude associée au calcul des émissions de GES contenu dans cet inventaire est d'ordre systématique, parce qu'elle résulte principalement des estimations qui ont dû être réalisées, introduisant ainsi certains biais.

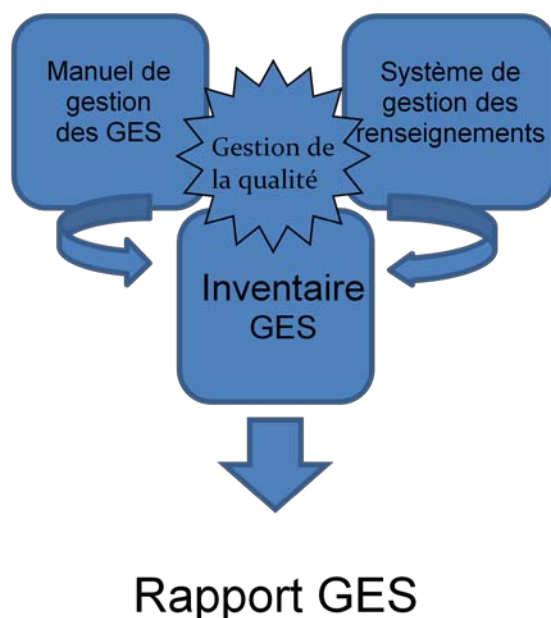
Pour la Ville de Baie-Saint-Paul, ces incertitudes pourraient être diminuées par les mesures suivantes :

- En obtenant les tonnages exacts de matières résiduelles enfouies, au lieu d'estimations de ces tonnages
- En obtenant la consommation exacte de diesel pour la vidange des fosses septiques, au lieu d'une estimation de cette consommation

Globalement, nous estimons que l'incertitude reliée à l'inventaire GES corporatif se situe aux environs de  $\pm 10 \%$ , alors que l'incertitude reliée à l'inventaire GES de la collectivité se situe aux alentours de 20 à 25 %.

## 11 GESTION DE L'INVENTAIRE GES


Dans le but de réduire l'incertitude qu'elle peut contrôler, la Ville de Baie-Saint-Paul peut mettre en place des systèmes de gestion permettant d'assurer et d'améliorer la qualité de l'inventaire GES. La figure 11.1 démontre les composantes principales d'un système de gestion de l'inventaire des émissions de GES.



**Figure 11.1 : Composantes d'un système de gestion de l'inventaire des émissions de GES**

Ces principales composantes sont :

- Manuel de gestion des GES : document de référence qui contient les marches à suivre pour l'ensemble des processus de réalisation de l'inventaire GES de la Ville
- Système de gestion des renseignements sur les GES : contient les données pertinentes à l'inventaire et les marches à suivre pour la gestion de ces données
- Système de gestion de la qualité de l'inventaire GES: processus systématique visant l'amélioration continue de la qualité de l'inventaire GES



Le manuel de gestion des GES contient les politiques, les stratégies et les cibles en matière de GES. Il contient aussi les objectifs et les principes fondamentaux de l'inventaire GES, ainsi que les marches à suivre concernant la quantification des GES, le système de gestion des renseignements sur les GES et la vérification des GES, si cela est applicable. À l'annexe 4 se trouve un exemple de table des matières d'un manuel de gestion des GES.

Le système de gestion des renseignements sur les GES a pour but de faciliter la surveillance, le contrôle, la consignation et la vérification des données GES. Il comprend :

- Des politiques, processus et méthodes servant à déterminer, gérer et mettre à jour des informations GES
- Des compteurs, appareils de surveillance, registres papier, matériels et logiciels informatiques, chiffriers électroniques, programmes de gestion de l'information, algorithmes de calcul, etc.
- Des données, des reçus, des relevés, des informations compilées, etc.
- Des modes de fonctionnement

Finalement, le système de gestion de la qualité de l'inventaire GES est un processus systématique qui:

- vise à prévenir et à corriger les erreurs
- Permet d'identifier les opportunités d'amélioration de la qualité de l'inventaire GES
- Assure l'application des 5 principes fondamentaux (pertinence, complétude, cohérence, exactitude, transparence)
- vise l'amélioration :
  - Des méthodes utilisées (ex. méthodologies de calcul des émissions)
  - Des données utilisées (ex. données d'activités, facteurs d'émissions)
  - Des processus et des systèmes reliés (ex. procédures pour la préparation de l'inventaire GES)
  - De la documentation (ex. manuel de gestion des GES)



Cette gestion de la qualité de l'inventaire GES se fait en sept étapes selon le GHG Protocol :

1. Mettre sur pied une équipe responsable de la qualité de l'inventaire GES
2. Développer un plan de gestion de la qualité de l'inventaire GES
3. Réaliser des activités de surveillance générales
4. Réaliser des activités de surveillance spécifiques pour certaines sources d'émission
5. Réviser les estimations contenues dans l'inventaire GES et les rapports
6. Mettre en place une procédure de rétroaction auprès des personnes concernées pour implanter les améliorations et corriger les erreurs détectées
7. Établir des procédures de conservation des informations, de documentation et de communication, tant à l'interne qu'à l'externe

Si elle le juge approprié, la Ville de Baie-Saint-Paul pourrait prévoir, dans son plan d'action visant la réduction de ses émissions de GES, la mise en œuvre d'un processus interne de gestion de l'inventaire GES, afin de maintenir et de mettre à jour celui-ci.

## CONCLUSION

L'inventaire des GES émis par la Ville de Baie-Saint-Paul en 2010 a été produit par Enviro-accès. Cet inventaire GES se divise en trois sections : l'inventaire GES corporatif, l'inventaire GES de la collectivité et l'inventaire GES global, qui est la somme des deux premiers. Le transport de la collectivité est la catégorie qui génère le plus d'émission de GES et représente 79,9 % des émissions globales de GES. L'enfouissement des matières résiduelles génère 18,2 % des émissions globales de GES, alors que l'ensemble des émissions corporatives de GES représente 1,9 % des émissions globales de GES, ces dernières étant principalement dues aux équipements motorisés municipaux.

Ces émissions de GES se divisent ainsi, par secteur et par catégorie :

Secteur	Catégorie	CO <sub>2</sub> (tonne)	CH <sub>4</sub> (tonne)	N <sub>2</sub> O (tonne)	HFC (tonne)	CO <sub>2</sub> éq (tonne)	% du total
Corporatif	Bâtiments municipaux et autres installations	271 (excluant électricité)	0,02 (excluant électricité)	0,005 (excluant électricité)	0 (R22)	280 (incluant électricité)	0,5
	Équipements motorisés municipaux	565	0,04	0,06	0,007 (HFC-134a)	592	1,0
	Traitement des eaux usées	NA	6	0,3	NA	214	0,4
Collectivité	Matières résiduelles	CO <sub>2</sub> provenant de la biomasse	495	NA	NA	10 399	18,2
	Transport collectivité	-	-	-	NA	45 676	79,9
<b>Total</b>						57 160	100

Cet inventaire GES servira de point de départ pour orienter le plan d'action pour la réduction des émissions de GES de la Ville de Baie-Saint-Paul.





# Annexes

## ANNEXE 1 : TYPES DE VÉHICULES

Environnement Canada décrit comme suit les différentes catégories de véhicule, qui servent à déterminer le facteur d'émission approprié.

Catégorie	Description
Automobile	< 3 900 kg, moins de 12 passagers
Camion léger	< 3 900 kg, type fourgonnette, camionnette ou 4x4
Véhicule lourd	> 3 900 kg, transport de marchandise ou plus de 12 passagers
Motocyclette	< 680 kg, pas plus de 3 roues

Au niveau des véhicules à moteur diesel et des véhicules lourds à essence, les coefficients d'émissions diffèrent en fonction des types de dispositif antipollution. Ces types de dispositif varient d'après l'année de fabrication du véhicule, comme le démontre le tableau suivant :

Type de véhicule	Dispositif antipollution	Année
<b>Véhicules lourds à essence</b>	Aucun système dépolluant	1960-1984
	Système non catalytique	1985-1995
	Convertisseur catalytique à trois voies	1996-2008
<b>Véhicules lourds à moteur diesel</b>	Aucun système dépolluant	1960-1982
	Système dépolluant d'efficacité moyenne	1983-1995
	Système dépolluant perfectionné	1996-2008
<b>Automobiles et camions légers à moteur diesel</b>	Aucun système dépolluant	1960-1982
	Système dépolluant d'efficacité moyenne	1983-1995
	Système dépolluant perfectionné	1996-2008

Source : Environnement Canada, Rapport d'inventaire national 1990-2008, partie 2, Tableau A2-4

## ANNEXE 2 : LISTE DES ÉQUIPEMENTS MOTORISÉS MUNICIPAUX DE LA VILLE DE BAIE-SAINT-PAUL

Description
Plymouth voyager 1993
Jeep Patriot 2008
GMC SIE 2004
Chevrolet 2010
Ford COF 1997
Dodge Dakota 2005
GMC Sonoma 2002
Ford F-150 2002
Hyundai Santa Fe 2005
GMC Sierra 1990
Ford F-250 2008
Ford COF 1997
Ford COF 1995
Chevrolet expr 2005
Ford CTV cube 1998
Divers outils
GMC C6V 1981
Loader John Deer 1978
Carter 416B 1996
Bomag (rouleau asphalte) 1986
Case MX110 1999
Souffleur Ford Vohl 1986
Daewo S170W 2000
Volvo G740 2001
Kubota F3080 2009
Kubota F2560 2004
Autres véhicules diesel
Divers outils
Craig (rouleau) 1975
Divers outils
Autres véhicules à essence
Divers outils
Zamboni 400 1988
Ford CTV 1991
Sterling STE 2003



Spartan échelle 2010
Sterling STE 2003
Sterling STE 2003
Sterling STE 2003
Nissan (balai) 2009
Chevrolet Bison 1977
Inter (échelle) 1981




## ANNEXE 3 : LISTE DES BÂTIMENTS ET AUTRES INSTALLATIONS

Bâtiment
Hôtel de Ville
Aréna
Bibliothèque
Carrefour Culturel
Caserne incendie
Garage municipal
Éclairage des rues
Golf
Habitat 07
Bloc sanitaire
Parc la Virevolt
Bureau SIQ
Eau potable Saint-Jérôme
Eau potable Saint-Jérôme
Eau potable Saint-Jean-Baptiste
SP1 126, Saint-Joseph
SP2 211, Saint-Joseph
Station d'épuration 105 Saint-Laurent
Eau potable 23 Bas-de-la-Baie
Eau potable de la pointe face A14
Eau potable route 362 Balcon vert
Eau potable 24, des Pins



## ANNEXE 4 : EXEMPLE DE TABLE DES MATIÈRES D'UN MANUEL DE GESTION DES GES

- Introduction
- But, objectifs et principes fondamentaux de l'inventaire GES
  - Période de déclaration
  - Utilisateurs prévus
    - Public
    - Gestionnaires internes
    - Organisme demandant la déclaration (s'il y a lieu)
    - Autres parties intéressées
  - Normes et protocoles utilisés
    - Ex. norme ISO 14064-1, Programme Climat municipalités
  - Limites de l'organisation
    - Approche de consolidation utilisée (approche fondée sur le contrôle dans le cas de la Ville de Baie-Saint-Paul)
    - Région géographique comprise dans les limites
- Politiques, stratégies et cibles en matière de GES
- Quantification des GES
  - Année de référence historique
  - Traitement des émissions de GES attribuables à la biomasse
  - Traitement des absorptions
  - Critères de sélection des méthodologies de quantification utilisées
  - Méthodes de cueillette des données
  - Méthodes de calcul
  - Facteurs d'émissions utilisés, incluant leurs sources et références
  - Lignes directrices de bonnes pratiques utilisées
- Système de gestion des renseignements sur les GES
  - Description
  - Endroit où les données brutes des inventaires se trouvent
  - Endroit où les rapports préliminaires et les feuilles de calculs se trouvent
- Plans de surveillance et de cueillette des données
  - Personnes responsables de la cueillette, du traitement, de la compilation des renseignements, de l'archivage
  - Renseignements relatifs aux équipements utilisés
    - Calibrage et entretien
  - Assurance qualité et contrôle de la qualité
- Traitement et stockage des données
  - Endroit et durée de conservation
  - Sécurité et procédures d'accès
- Marches à suivre relatives à la déclaration des GES
  - Rapports GES destinés au public
  - Rapports GES destinés à la gestion interne
  - Rapports de vérification

- 
- Procédures de mise à jour de l'inventaire GES
  - Marches à suivre relatives à la vérification
    - Norme ou protocole utilisé pour la vérification
    - Objectifs et critères de vérification
    - Niveau d'assurance
    - Choix du vérificateur