

1. QSL anticipe une atténuation naturelle des concentrations de certains contaminants liés à l'utilisation de moteur diesel, notamment des odeurs et du 4-nitriphényl, au cours de la durée de vie du projet en lien avec (1) le renouvellement progressif de la flotte maritime et l'augmentation de la proportion de navires conformes aux normales Tier II et Tier III ainsi que (2) la modernisation graduelle du parc de camion remplacé par des véhicules soumis à des normes environnementales plus strictes (DQ1.1, p. 15). Votre ministère dispose-t-il d'informations en lien avec l'évolution de la flotte de navires et de camions permettant de confirmer l'hypothèse de l'initiateur ?

Navires

Le Ministère n'a pas de données sur le nombre de navires conformes aux normes Tier I, Tier II ou Tier III qui naviguent sur le Saint-Laurent. La norme Tier II s'applique aux navires construits depuis 2011 et la norme Tier III à ceux dont la quille a été posée à partir de 2016. Plusieurs navires livrés de 2016 à 2018 sont donc encore Tier II.

Cependant, considérant que plusieurs armateurs canadiens auraient actualisé leur flotte dans la dernière décennie, on peut présumer que la modélisation du promoteur fondée sur le Tier I, tel que mentionnée dans sa réponse DQ1.1, est plutôt conservatrice, mais le Ministère n'est pas en mesure de la valider.

Véhicules lourds

Concernant les véhicules lourds, trois noms de contaminants sont mentionnés dans la question initiale de la Commission au promoteur (DQ1.1) et la question DQ28 adressée au Ministère, soit nitriphényl, nitrophényl et nitrobyphényl. Selon notre compréhension, cela réfère au **nitrophénol** qui est un composé organique nitroaromatique émis dans l'atmosphère par les gaz d'échappement issus de la combustion du diesel dans les moteurs de véhicules. Ils se formeraient, entre autres, par la réaction entre les oxydes d'azote (NOx) et les composés aromatiques présents dans le carburant. En ce sens, l'hypothèse du promoteur se tient puisque les normes EPA (*Environmental Protection Agency*) visent justement à réduire les émissions de NOx. Nous ne pouvons présumer de l'âge des véhicules qui vont desservir le terminal mais selon les données de la Société de l'assurance automobile du Québec ([Bilan routier, parc automobile et permis de conduire 2022 – Dossier statistique](#)) environ 20 000 véhicules neufs viennent moderniser la flotte de véhicules lourds chaque année. On peut donc présumer d'une amélioration continue en lien avec ces émissions. C'est le secteur qui connaît actuellement les réductions les plus massives pour lutter contre la pollution de l'air.

Tableau 1 : Camions et véhicules lourds routiers (Heavy-Duty Onroad)

Période / Norme	Taux de réduction des NOx	Détails de la réglementation
Norme 2004	~50 % de réduction	Par rapport aux normes de la période 1998-2003.
Normes 2007-2010	~90 % de réduction	Introduction d'un seuil strict à 0,20 g/bhp-hr.
Nouvelle norme EPA 2027	82,5 % de réduction supplémentaire	Baisse du plafond de 200 mg à 35 mg/bhp-hr (soit près de 98 % de réduction cumulée par rapport à l'an 2000).