

Réponses aux questions :

s'il m'a été difficile d'y répondre sur place à vif, c'est à cause des innombrables intervenants dont j'ai dressé la liste à la 8e diapositive, compliquée du fait que certains relèvent de pouvoirs publics, surtout fédéraux, alors que d'autres, dont QSL, sont privés.

Preuves bien concrètes : le fait que QSL compte manœuvrer des engrais, alors que le port opérationnel de Contrecœur (pas celui en construction) inclut déjà depuis de décennies le premier terminal d'importation d'engrais de l'Est du Canada, *Yara*, de 160.000 tonnes! Et qu'en tout, comme l'a souligné l'un des intervenants, on aura 6 ou 7 petits terminaux sur quelque 25 km (alors que ce que je préconise c'est leur répartition sur tout le territoire.)

À la réflexion, ce qui me semble indispensable de prévoir c'est

un répartiteur des opérations de manutention.

Si la chose est évidente pour les manœuvres des navires jusqu'aux quais, elle s'impose aussi pour la manutention des cargaisons *sensibles* de vracs et pétroliers - et surtout leur combinaison -dont je crois avoir démontré clairement qu'ils sont parfois incompatibles. (*J'ai omis de dire que, en tant que pompier volontaire pendant plusieurs années, j'ai pu mesurer de tels dégâts...*) Bien sûr, ce répartiteur doit être hautement qualifié et indépendant.

Tout en se conformant au code ISPS de l'OMI et aux prescriptions d'une **ZONE HAZLOC (atmosphères explosibles)** ce répartiteur aura pour tâche de garantir une sécurité maximale des opérations, tâche qui devrait aller jusqu'à

1- l'imposition de mesures particulières, voire le renforcement de celles déjà mises en place par Sprague, comme le blindage de tout dispositif électrique; et cetera ;

2 - l'exclusion de certaines manœuvres et opérations par rapport à d'autres à bord des navires comme sur les sites pétroliers et de vrac.

Si la chose est encore possible, je vous remercie d'ajouter les commentaires et recommandations ci-dessus aux autres.

a - Je profite de l'occasion pour souligner la difficulté qu'il y a eu dans ma gestion de mes diapositives que la Présidente a bien voulu excuser. Si j'ai bien compris pourquoi le PP est télécommandé à distance, la gestion du déroulement revient à l'intervenant. C'est donc lui qui devrait pouvoir manœuvrer directement les pièces de son travail. C'est ainsi que j'ai "manqué" quelques points qui avaient leur importance,

notamment le fait que, avec Vancouver, Halifax sera prochainement le port d'entrée des très grands porte-conteneurs (mettant ainsi en péril celui de Contrecoeur...)

b - Le lendemain de ma déposition m'a été livré le numéro 121 du *Magazine maritime* (à la version duquel j'ai longtemps collaboré lorsqu'il ne faisait qu'un avec la *Revue maritime l'Escale*.) Hasard assez extraordinaire, puisque ce numéro spécial fait la liste des principaux ports du pays, et signale comme mis en chantier sur la côte ouest, ce que j'ai promu dans mon article sur les petits ports.

Je vous communique les coordonnées du rédacteur en chef qui se souvient peut-être encore un peu de moi

Je vous remercie.

Joseph A. Soltész