



# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 20000272

**Collision =+15 T  
Interdiction**

Ouverture:	27 avril 00 16:22
Fermeture :	19 mai 00 10:29

Source: **M. Patrice Lebel, Agence Maritime de Sorel  
E.M. Li Tsang Wan Montréal**

Endroit de l'incident: **Port de Sorel**

Secteur géographique: **YAM - CSM**

Navire(s) impliqué(s): **FEDERAL FUJI / C6PP9**

Nationalité: **Barbades**  
 Longueur: **182.81**  
 Largeur: **23.12**  
 Tonnage: **17 814**

Destination: **SOR**  
 Direction:  
 Type: **MB**  
 Cargaison:  
 Tirant d'eau:

**TECAM SEA / C6PL8**

Nationalité: **Bahamas**  
 Longueur: **178.21**  
 Largeur: **23.14**  
 Tonnage: **17 056**

Destination: **CON**  
 Direction:  
 Type: **MB**  
 Cargaison:  
 Tirant d'eau:

Détails: **16h18/27 M. Patrice Lebel de l'Agence Maritime de Sorel a signalé à E.M. Chung P. LITSANG WAN que le FEDERAL FUJI aurait frappé le TECAM SEA en manoeuvrant dans le port de Sorel. Pas de pollution, pas de blessé. E.M. Denis BRIFFAUD en route pour faire enquête.**

**17h00/27 Le Pilote du FEDERAL FUJI rapporte que lors de l'accostage à la section 15 à Sorel, le navire a accroché le TECAM SEA à la section 19. Il y a des dommages à l'étrave et à la rambarde du FEDERAL FUJ et des dommages sur le flanc arrière de 10 " frames " sur 6 pieds sur le TECAM SEA. L'accrochage s'est produit à environ 15h45/27. Aucun blessé.**

### MISE-À-JOUR

**27/1925 E.M. Pierre LEBRUN avisé. Il place un INTERDICTION DE DÉPART sur les deux (2) navires.**

**27/1930 E.M. Pierre PLAMONDON avisé.**

**27/1945 SCTM Montréal avisé.**

**27/1953 E.M. Pierre PLAMONDON avise que la coque TECAM SEA devra être inspecté avec des plongeurs avant le départ du navire pour Contrecoeur.**

**27/2148 SCTM Montréal avise que les plongeurs sont arrivés sur les lieux.**



## Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

27/2309 E.M. Denis BRIFFAUD avise l'inspection sous-marine du TECAM SEA est terminée et aucun dommage n'a été rapporté. L'INTERDICTION DE DÉPART est levée. Les deux (2) navires devront être inspectés avant de reprendre une destination pour la mer.

27/2315 SCTM Montréal avisé.

### MISE À JOUR ET CORRECTION 12h31 /28 fb

Vers 12h20 /28 après vérification avec NM Mtl M. Briffaud nous mettons à jour ce rapport. On doit comprendre que l'INTERDICTION à chacun des navires demeure. Cependant chacun des ces navires peut transiter vers leur destination de la voie maritime. Les navire seront inspectés à leur sortie de la voie maritime par les NM de Montréal.

NOTE: il s'agit d'interdictions cotées de restrictions tel que stipulé a l'item numéro 10 du dads (rubrique Interdiction)

### MISE À JOUR 12h37/4 MAI FB

NM Line Laroche avise que l'interdiction est maintenant levée pour le navire TECAM SEA. Les réparations sont complétées.

NOTE: l'interdiction demeure pour le FEDERAL FUJI (confirmé par le NM Briffaud).

17mai 22h59 Navire Federal Fuji amarré à Montréal, section 54.

19 MAI 2000, 10:27 E.M. MTL M. AULAKH nous avise que les réparations sont complétées et satisfaisantes. Levée de l'interdiction. Cas terminé

Météo: Vents du nord-est 10 noeuds.

Initiales de l'OSCTM: CD

### PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:

GC\SO\COR	Coordonateur	27 avr 00 16:29
GC\PM\SSIE	Michel BOULÉ	27 avr 00 16:34
Environnement Canada	de répartition Bureau	27 avr 00 16:34

### DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:

BSTC-M
Centre Opérationel d'Ottawa
Environnement Canada
GC\PM
GC\PM\AN
GC\PM\LPEN
GC\PM\SCTM MTL
GC\PM\SCTM QBC Région
GC\PM\SSIE
GC\SO\COR
NM - Montréal
NM - Québec
NME
Pilotage Montréal



## Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

---

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

Voie Maritime



# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 19990766

**Echouement** =+15 T

Ouverture:	8 octobre 99 18:07
Fermeture :	9 octobre 99 19:30

Source: **YICK HUA**  
**SCTM Montréal**

Endroit de l'incident: **Sorel**

Secteur géographique: **YAM - CSM**

Navire(s) impliqué(s): **YICK HUA / 3ESI8**

Nationalité: **Panama**  
 Longueur: **178.24**  
 Largeur: **23.14**  
 Tonnage: **17 054**

Destination: **LSOR**  
 Direction: **Ouest**  
 Type: **MB**  
 Cargaison: **ST**  
 Tirant d'eau: **10.50**

Détails: 081716 YICK HUA en déplacement de l'ancrage vers la section 15 à Sorel, le pilote avise que le navire ne bouge plus. L'avant est à 10m du quai et l'arrière à 35m.

081750 Le pilote avise qu'ils vont utiliser une barge pour décharger le navire. L'avant est toujours à 10m du quai, l'arrière à 150 pi.. Le navire étant de travers dans l'entrée de la rivière Richelieu, le départ du GENERAL DELGADO de la section 19 prévu à 1900HL est empêché.

081825 E.M. Desrochers avisé. Il demande d'être avisé lorsque le navire ira à quai avec un ETD.

09/0025 Remorqueur Omni Richelieu avise tentatives pour renflouer infructueuses. Procèdera vers 0600/09 à l'allègement du navire avec barges.

1035HL BST ERIC ASSELIN NOUS DEMANDE INFORMATION SUR LE CAS.

1035HL LE R/A DEMANDE SCTM MONTREAL LES DERNIERS CHANGEMENTS. DEPUIS 0900HL CE MATIN POUR 3 HEURES LE NAVIRE FAIT DU TRANSBORDEMENT DANS UNE BARGE. POUR PROCEDER POUR ANCRAGE.

CSI DESROCHER AVISER DE LA SITUATION DE DEMANDE DE L'AVISER QUAND LE NAVIRE SERA AU PORT À SOREL.

091227 SCTM Montréal avise navire renfloué, en attente des Linesmen pour procéder vers l'ancrage de Sorel par la suite.

091345 Navire ancré à Sorel.

**MISE-À-JOUR:**

09-19:30: EM Desrochers avise que le navire ne sera pas visité dû à la nature bénigne de l'échouement. Cas fermé.

Météo:



## Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

Initiales de l'OSCTM: LL

### PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:

NM -Québec	André DESROCHERS	08 oct 99 18:14
GC\PM\SSIE	Martin BLOUIN	08 oct 99 18:14
Environnement Canada	de répartition Bureau	08 oct 99 18:15
Environnement Canada	de répartition Bureau	09 oct 99 12:37

### DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:

BSTC-M  
Centre Opérationel d'Ottawa  
COMM  
Environnement Canada  
GC\PM\VN  
GC\PM  
GC\PM\AN  
GC\PM\LPEN  
GC\PM\SCTM MTL  
GC\PM\SCTM QBC Région  
GC\PM\SSIE  
GC\SO\COR  
NM -Montréal  
NM -Québec  
NME  
Pilotage Montréal  
Programme de Pollution-AAFDA  
SCADGHP



# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 20000796

**Echouement =+15 T  
Interdiction**

Ouverture:	8 septembre 00 12:56
Fermeture :	22 septembre 00 14:20

Source: **YARMOUTH/V7CM3  
SCTM Montréal**

Endroit de l'incident: **Section 19, Port de Sorel**

Secteur géographique: **YAM - CSM**

Navire(s) impliqué(s): **YARMOUTH / V7CM3**

Nationalité: **Iles Marshall**  
 Longueur: **183.01**  
 Largeur:  
 Tonnage: **17 730**

Destination: **CLKS**  
 Direction: **Ouest**  
 Type: **MB**  
 Cargaison: **ST**  
 Tirant d'eau: **9.04**

Détails: **081240 Navire Yarmouth en se déplaçant de la section 15 à la section 19 à Sorel a touché le fond à deux reprises. Navire à quai section 19. Navire touche le fond au centre, l'avant est à 3 pieds du quai et l'arrière à 4 pieds. Pas de dommage. Niveau d'eau à Sorel à 11h33 43cm, tirant d'eau du navire 9.04M.**

**081305 E.M. LI TSANG WAN place une interdiction de procéder, le navire devra être inspecté avant de pouvoir procéder.**

**00-09-08 23:30, E.M. LI TSANG WAN avise que suite à inspection sous-marine de la coque du navire, aucun dommage ne fut décelé. Le navire peut procéder à sa destination sur les Grands Lacs mais NE POURRA PROCÉDER PLUS BAS QUE MONTRÉAL À SON RETOUR. DONC UNE INTERDICTION EST PLACÉE SUR LE NAVIRE LORS DE SON VOYAGE DESCENDANT VERS LA MER. Le navire devra être de nouveau inspecté à Montréal.**

**221105 EM Li Tsang Wan avise qu'une inspection sous-marine sera peut-être effectuée sur les Lacs en fin de semaine (23/24 sept.). Les inspecteurs du bureau de la Sécurité Maritime de Ste-Catherines contacteront le réseau d'alerte si l'inspection est concluante. Si tel était le cas, EM Li Tsang Wan demande de lever l'interdiction de départ.**

**22/1405 EM Brian Sharp de la Sécurité Maritime de Ste-Catherines avise que l'inspection sous-marine été effectuée et n'a démontrée aucune déféctuosité. Le navire est autorisé à procéder pour la mer. Interdiction levée.**

Météo: s/o

Initiales de l'OSCTM: **MG**

**PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:**

NM -Montréal Bureau

08 sept 00 13:00

**DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:**

BST AC

/ 20000796  
20 mars 02 10:43

Tel: (800) 363 4735  
ou (418) 648-4366

Fax: (418) 648-7244



## Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

BST-Q  
COMM  
DMH  
Environnement Canada  
GC/PM  
GC/PM/AN  
GC/PM/LPEN  
GC/PM/SCTM MTL  
GC/PM/SCTM QBC Région  
GC/PM/SSIE  
GC/PM/VN  
GC/SO/COR  
NM - Montréal  
NM - Québec  
NME  
Pilotage Montréal  
SCTM Sarnia  
Voie Maritime



# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 20010763

**Echouement =+15 T**

Ouverture:	14 septembre 01 22:17
Fermeture :	15 septembre 01 03:58

Source: SCTM MONTRÉAL  
SPAR RUBY/LAHUS

Endroit de l'incident: SOREL

Secteur géographique: YAM - CSM

Navire(s) impliqué(s): SPAR RUBY / LAHUS

Nationalité: Norvège  
 Longueur: 178.21  
 Largeur: 23.14  
 Tonnage: 16 775

Destination: MSEA  
 Direction: Est  
 Type: MB  
 Cargaison: GN  
 Tirant d'eau: 10.03

Détails: 14/2214 SCTM Montréal avise que le SPAR RUBY qui était en manoeuvre de départ de Sorel section 15, s'est échoué au large du quai. N'a pas plus de détails pour l'instant.

14/2233 Détails: Navire échoué à l'embouchure du Richelieu face à la section 19. Le niveau d'eau à Sorel est de - 0.11 cm. L'échouement est survenu lors de la manoeuvre à un endroit où il manque d'eau. Pas de dommages ni de pollution. Les intentions sont de tenter de renflouer le navire avec deux remorqueurs . Le navire n'obstrue pas le chenal.

14/2244 EM R. Fecteau avise que lorsqu'il sera renfloué, le navire devra procéder à l'ancrage afin d'y être inspecté.

14/2253 SCTM Montréal avise navire renfloué, procède vers l'ancrage de Sorel.

15/0355 EM P. Aulakh avise qu'il a terminé l'inspection et que tout a été trouvé en bon ordre. Le navire peut procéder. Cas fermé.

Météo: bonne visibilité  
vents 290 ° / 4 kn

Initiales de l'OSCTM: IS

**PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:**

GCPM\SSIE	Michel BOULÉ	14 sept 01 22:29
NM -Rimouski	Robert FECTEAU	14 sept 01 22:30
Environnement Canada	de répartition Bureau	14 sept 01 22:32
GC\ST	Enquêteur en devoir	14 sept 01 22:33

**DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:**

BST AC  
 BST-Q  
 Environnement Canada  
 GCPM\AN  
 GCPM\LPEN  
 GCPM\SCTM MTL





# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 20010135

**Explosion =+15 T**

Ouverture:	7 mars 01 09:07
Fermeture :	12 mars 01 09:58

Source: E.M. Pierre Lebrun, Bureau de Montréal

Endroit de l'incident: Port de Sorel

Secteur géographique: YAM - CSM

Navire(s) impliqué(s): **ALGOPORT / VCDT**

Nationalité:	Canada
Longueur:	200.57
Largeur:	23.22
Tonnage:	20 222

Destination:	LSOR
Direction:	
Type:	MB
Cargaison:	
Tirant d'eau:	0.00

Détails: 09h03/07 E.M. Pierre Lebrun avise qu'il a reçu un appel de M. Jim Pound d'Algoma Central signalant une petite explosion qui serait survenue hier soir à bord du navire ALGOPORT qui est amarré à la section 17 dans le port de Sorel.

L'explosion a eu lieu dans le réservoir numéro 1 ( Port Tank). Aucun blessé et aucun dommage.

Cette explosion a été provoqué par des ouvriers de Fraser Marine qui effectuaient de la soudure sur le réservoir.

M. Pierre Lebrun avise qu' un inspecteur se rendra à Sorel pour investigation.

01-03-12 09:55LT

NME S. AULAKH A VISITE LE NAVIRE ET FERME LE CAS.

Météo:

Initiales de l'OSCTM: CD

**PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:**

**DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:**

- BST AC
- BST-Q
- GCPM\SCTM MTL
- GCPM\SCTM QBC Région
- GC\SO\COR
- NM - Montréal



# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 19990922

**Avaries à la coque =+15 T**  
**Heurt =+15 T**

Ouverture:	22 novembre 99 11:31
Fermeture :	19 décembre 99 17:03

Source: **SCTM MTL**  
**MV FEDERAL OSHIMA / VRVY8**

Endroit de l'incident: **PORT DE SOREL**

Secteur géographique: **YAM - CSM**

Navire(s) impliqué(s): **FEDERAL OSHIMA / VRVY8**

Destination: **LSOR**

Nationalité: **Hong-Kong**

Direction: **Ouest**

Longueur: **199.99**

Type: **MB**

Largeur: **23.76**

Cargaison: **ST**

Tonnage: **20 659**

Tirant d'eau: **9.37**

Détails: 1117/22 Le navire signale qu'à son arrivée à la section 19 du Port de Sorel, ce dernier aurait frappé le quai. Des dommages possible à la coque ainsi qu'au niveau du bollard d'amarrage. (Mooring bitt).  
NM-MTL P. PLAMONDON avisé 1130/22

MISE A JOUR 1825/22 PAR E.M. LI TSANG WAN qui nous avise qu'après inspection, une brèche au niveau du coqueron avant côté tribord a été décelée. La brèche observée est d'une longueur approximative de 12 membrures (frames)

**MISE À JOUR**

99-11-24 12:10 E.M. LI TSANG WANG avise que les réparations temporaires ont été complétées, le navire effectuera les réparations permanentes quand il sera sur les lacs. Garde le cas ouvert.

99-12-13 09:22, E.M. LI TSANG WAN AVISE QUE NAVIRE ARRIVÉ SECTION 27 MONTRÉAL ET EN RÉPARATIONS. DOIT ÊTRE INPECTÉ AVANT DÉPART POUR LA MER.

**-MISE À JOUR-**

99-12-19, 17:03; EM LI TSANG WAN avise que les réparations structurales sont complétées et qu'il n'y a plus de restrictions.

Météo: **S/O**

Initiales de l'OSCTM: **DP**

**PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:**

NM -Montréal Bureau

22 nov 99 11:40

**DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:**

BSTC-M

Centre Opérationel d'Ottawa

/ 19990922  
20 mars 02 10:12

Tel: (800) 363 4735  
ou (418) 648-4366

Fax: (418) 648-7244

7 22



# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 20000505

**Avaries à la coque =+15 T**  
**Heurt =+15 T**  
**Interdiction**

Ouverture: 27 juin 00 19:52  
Fermeture : 29 juin 00 15:01

Source: **SCTM MONTRÉAL**

Endroit de l'incident: **QUAI 19, PORT DE SOREL.**

Secteur géographique: **YAM - CSM**

Navire(s) impliqué(s): **MILLENIU RAPTOR / ZCRZ3**

Destination: **LSOR**

Nationalité: **Libérie**  
Longueur: **188.17**  
Largeur: **23.17**  
Tonnage: **17 842**

Direction: **Est**  
Type: **MB**  
Cargaison: **ST**  
Tirant d'eau: **9.13**

Détails: **00-06-27 19:38, INFORMATIONS SUIVANTES REÇUES DU PILOTE MICHEL FRENETTE, MV MILLENIU RAPTOR.**

**00-06-27 17:44, NAVIRE ATTACHÉ SECTION 19 SOREL. LE PILOTE SIGNALE QUE LE NAVIRE EN ACCOSTANT, AURAIT HEURTÉ ET SUBI DES DOMMAGES SUR SON COTE TRIBORD DEVANT, UNE DÉCHIRURE DE 14 POUÇES À 15 PIEDS AU DESSUS DE LA LIGNE DE FLOTTAISON.**

**20:34/27, E.M. EN DEVOIR D. ROUSSEL AVISÉ ET S'OCCUPE DE L'INSPECTION DU NAVIRE PAR LE BUREAU DE MONTRÉAL DEMAIN.**

**1424/28 APRÈS INSPECTION, EM LINE LAROCHE PLACE UNE INTERDICTION DE DÉPART SUR LE NAVIRE QUI DOIT EFFECTUER DES RÉPARATIONS.**

Mise à jour 15:01/29

Anne Laroche Sécurité maritime de Montréal avise que les réparations sont terminées. L'interdiction est levée.

Météo: **VENT 270° 12 À 20 NDS. (VERS 1735/27) À L'ILE CHARRON.**

Initiales de l'OSCTM: **PL**

**PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:**

GCAPMASSIE Jean LEHOUX

27 juin 00 20:16

**DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:**

BST-Q

/ 20000505

Tel: (800) 363 4735  
ou (418) 648-4366

Fax: (418) 648-7244

20 mars 02 10:13



## Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

NM -Rimouski	Donald ROUSSEL	27 juin 00 20:16		Centre Opérationnel d'Ottawa
DMH	Richard LABERGE	27 juin 00 20:34		COMM
				DMH
				GC\PM
				GC\PM\AN
				GC\PM\LPEN
				GC\PM\SCTM MTL
				GC\PM\SCTM QBC Région
				GC\PM\VN
				GC\SO\COR
				NM - Montréal
				NM - Rimouski
				NME
				Pilotage Montréal
				SCTM Sarnia
				Voie Maritime



# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 20010099

**Heurt** =+15 T

**Avaries à la coque** =+15 T

Ouverture:	11 février 01 13:18
Fermeture :	12 mars 01 14:45

Source: **SCTM MONTRÉAL  
TRAVERSIER CATHERINE LEGARDEUR**

Endroit de l'incident: **SOREL**

Secteur géographique: **YAM - CSM**

Navire(s) impliqué(s): **CATHERINE LEGARDEUR / VD7857**

Nationalité: **Canada**  
 Longueur: **62.72**  
 Largeur: **21.90**  
 Tonnage: **1 348**

Destination:  
 Direction:  
 Type: **MF**  
 Cargaison:  
 Tirant d'eau:

Détails: 2001-02-11 1213. Le traversier Catherine Legardeur avise qu'il a heurté le quai dans le bassin Lanctot de Sorel. Dommages au bandeau babord avant du navire (déchiré) et dommages mineurs au quai.

111330. EM P. Plamondon avisé. Après avoir contacté le navire via Cellulaire, le traversier peut reprendre son service. Un inspecteur ira vérifier les dommages.

12 mars 14h30 EM P.Plamondon avise que des réparations auront lieu au printemps Cas peut être fermé.

Météo: **Vents ouest approx 20 nds.**

Initiales de l'OSCTM: **JPB**

**PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:**

NM -Montréal Pierre PLAMONDON 11 févr 01 13:41

**DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:**

- BST AC
- BST-Q
- GCAPMSCTM MTL
- GCAPMSCTM QBC Région
- GCISO\COR
- NM - Montréal
- NME
- PORT SOREL FAX 450 746-4332



# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 19950881

**Blessé à bord d'un navire  
Heurt =+15 T  
Interdiction**

Ouverture:	15 novembre 95 11:29
Fermeture :	16 novembre 95 08:05

Source: **Richard Trottier (Port de Montréal) 514-283-7022  
via Mr. Jacques Beaulieu (Hydro Qbc à Tracy) 514-746-2138**

Endroit de l'incident: **Quai de Tracy**

Secteur géographique: **YAM - CSM**

Navire(s) impliqué(s): **ENERCHEM REFINER / VXMS**

Nationalité: **Canada**  
 Longueur: **119.18**  
 Largeur: **16.84**  
 Tonnage: **4 982**

Destination: **LTCY**  
 Direction:  
 Type: **TT**  
 Cargaison:  
 Tirant d'eau:

Détails: 15-1117lt Mr. Richard Trottier du Port de Montréal avise que le navire "Enerchem Refiner/VXMS" a heurté le quai lors de son accostage (15-1002lt). Des dommages au navire ainsi qu'au quai ont été signalés. Un marin (Jacques Pagé) à bord du navire a été blessé et évacué à l'hôpital Hotel Dieu de Sorel.

15-1139lt L. Guertin (CSI MTL) avisé. Une interdiction de départ est placée sur le navire et un inspecteur se rendra à bord.

15-1152lt Mr. Beaulieu confirme que le navire ne fait pas de pollution.

160800lt Csi Guertin avise que l'interdiction est levée, confirmation suivra.

Météo:

Initiales de l'OSCTM: **LM**

**PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:**

NM -Montréal	Bureau	15 nov 95 11:37
BSTC-M	Québec	15 nov 95 11:41

**DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:**

BSTC-M  
 Centre Opérationel d'Ottawa  
 CSSM  
 DECA  
 DMO  
 DMODA-Q



# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 19960742

**Incendie =+15 T**

Ouverture:	22 novembre 96 12:42
Fermeture :	22 novembre 96 17:09

Source: NGCC MONTMAGNY/CG2227  
SCTM MONTREAL

Endroit de l'incident: SOREL SECTION 9 BASSIN LANCTOT

Secteur géographique: YAM - CSM

Navire(s) impliqué(s): MONTMAGNY / CG2227

Destination: LSOR

Nationalité: Canada

Direction: Est

Longueur: 44.99

Type: CF

Largeur: 9.12

Cargaison:

Tonnage: 497

Tirant d'eau:

Détails: 1020/22 INCIDENT ELECTRIQUE DEBUT D'INCENDIE 22 NOVEMBRE 1996 A 1020 HEURES LOCALES, NAVIGABILITÉ INTACTE, CIRCUIT ELECTRIQUE DU MAT DE CHARGE 4 TONNES SOUS REVISION POUR DÉTERMINER L'ÉTENDUE DES DOMMAGES POSSIBLES, SEULEMENT UNE COMPOSANTE SEMBLE ETRE ENDOMMAGÉE, INVESTIGATION ELECTRIQUE EN COURS. LE NAVIRE EST TOUJOURS OPERATIONNEL LE BALISAGE PEUT S'EFFECTUER SEULEMENT AVEC LA GRUE 7 TONNES.

1600/22 NAVIRE DE RETOUR PLEINEMENT OPERATIONELLE SUITE AU TROUBLE AU MAT QUATRE TONNES AU TELEGRAPHE TRIBORD ET AU DEBUT D'INCENDIE.

Météo:

Initiales de l'OSCTM: RB

**PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:**

BSTC-M	Québec	22 nov 96 12:51
NM -Montréal	Bureau	22 nov 96 12:52

**DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:**

BSTC-M  
 Centre Opérationel d'Ottawa  
 COMM  
 D. Tremblay GC/SO  
 DMH  
 DMS  
 DMSDA-Montréal  
 GC/PM  
 GC/PM (Rés.) (Hors seulement)  
 GC/PM/SCTM MTL







# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 20010099

**Heurt** =+15 T

**Avaries à la coque** =+15 T

Ouverture:	11 février 01 13:18
Fermeture :	12 mars 01 14:45

Source: **SCTM MONTRÉAL  
TRAVERSIER CATHERINE LEGARDEUR**

Endroit de l'incident: **SOREL**

Secteur géographique: **YAM - CSM**

Navire(s) impliqué(s): **CATHERINE LEGARDEUR / VD7857**

Nationalité: **Canada**  
 Longueur: **62.72**  
 Largeur: **21.90**  
 Tonnage: **1 348**

Destination:  
 Direction:  
 Type: **MF**  
 Cargaison:  
 Tirant d'eau:

Détails: 2001-02-11 1213. Le traversier Catherine Legardeur avise qu'il a heurté le quai dans le bassin Lanctot de Sorel. Dommages au bandeau babord avant du navire (déchiré) et dommages mineurs au quai.

111330. EM P. Plamondon avisé. Après avoir contacté le navire via Cellulaire, le traversier peut reprendre son service. Un inspecteur ira vérifier les dommages.

12 mars 14h30 EM P.Plamondon avise que des réparations auront lieu au printemps Cas peut être fermé.

Météo: Vents ouest approx 20 nds.

Initiales de l'OSCTM: **JPB**

**PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:**

NM -Montréal Pierre PLAMONDON 11 févr 01 13:41

**DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:**

BST AC  
 BST-Q  
 GC\PM\SCTM MTL  
 GC\PM\SCTM QBC Région  
 GC\SO\COR  
 NM - Montréal  
 NME  
 PORT SOREL FAX 450 746-4332



# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 20010290

**Heurt** =+15 T

Ouverture:	10 mai 01 18:20
Fermeture :	4 août 01 08:55

Source: **SCTM MONTREAL**

Endroit de l'incident: **Port de Sorel**

Secteur géographique: **YAM - CSM**

Navire(s) impliqué(s): **FRAUKE / V2AG8**

Nationalité: **Antigua et Barbuda**  
 Longueur: **107.43**  
 Largeur: **19.66**  
 Tonnage: **5 782**

Destination: **MSEA**  
 Direction: **Est**  
 Type: **MG**  
 Cargaison: **XX**  
 Tirant d'eau: **6.00**

**OCEAN GOLF / VGYJ**

Nationalité: **Canada**  
 Longueur: **31.40**  
 Largeur: **8.21**  
 Tonnage: **176**

Destination: **LSOR**  
 Direction:  
 Type: **HT**  
 Cargaison:  
 Tirant d'eau: **3.10**

Détails: Vers 16h30/10 M. Paul Drouin du Bureau de la Sécurité des Transports s'informe si le Réseau d'Alerte a été avisé d'un heurt qui se serait produit entre le navire FRAUKE / V2AG8 et le remorqueur OCEAN GOLF lors des manoeuvres de départ du FRAUKE du port de Sorel vers 19h00 le 7 mai 2001.

D'après SCTM Montréal, le remorqueur n'a jamais signalé de heurt avec le pillier du pont du CN ou avec le navire FRAUKE.

Le Pilote du Frauke a signalé la possibilité que le remorqueur ait pu touché le pillier mais sans autre détail.

Suite à un appel au bureau des remorqueurs de Sorel par SCTM Montréal, l'hélice et la transmission sont possiblement endommagées. Inspection non-complétée.

Comme le contact a eu lieu sous l'eau, Groupe Océan ne peut confirmer des dommages au pillier du pont .

Remorqueur Ocean Golf - Depart de Sorel 19h08/11. Arrive Ile aux Coudres à 10h03/12.

**MISE À JOUR**

01-08-04 08:50 E.M. Gilles MARCOTTE lève l'INTERDICTION du OCEAN GOLF. Le cas peut être fermé.

Météo: **Visibilité bonne.,  
Vitesse des vents non-disponible.**

Initiales de l'OSCTM: **CD**



## Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

### PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:

### DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:

BST AC  
BST-Q  
GC\PM\AN  
GC\PM\LPEN  
GC\PM\SCTM MTL  
GC\PM\SCTM QBC Région  
GC\PM\SSIE  
GC\SO\COR  
NM - Montréal  
NM - Québec  
NME



# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 20010936

**Heurt =+15 T  
Interdiction**

Ouverture:	18 novembre 01 15:44
Fermeture :	19 novembre 01 21:50

Source: **OCEAN HERCULE/VCMT  
SCTM MONTREAL**

Endroit de l'incident: **SOREL**

Secteur géographique: **YAM - CSM**

Navire(s) impliqué(s): **OCEAN HERCULE / VCMT**

Nationalité: **Canada**  
 Longueur: **36.71**  
 Largeur: **9.99**  
 Tonnage: **264**

Destination:  
 Direction:  
 Type: **HT**  
 Cargaison:  
 Tirant d'eau:

Détails: 01-11-18 1342 Remorqueur OCEAN HERCULE avise qu'il doit changer un fusible du système d'embrayage du pas de l'hélice.

01-11-18 1417 Fusible changé; reprises des opérations normales à Sorel

01-11-18 1524 Remorqueur OCEAN HERCULE signale qu'il a heurté le quai section 13 à Sorel. Le fusible a de nouveau sauté. Aucun dommage au navire; aucune pollution rapportée. La facade du quai est légèrement endommagé. Deux poutres d'acier sont enfoncés.

01-11-18 1605 EM CH Dumont avisé, place une interdiction de départ sur le remorqueur. Un inspecteur ira à bord demain matin.

01-11-18 1908 Robert Desjardins de McAllister (514) 849-2221 avise que des mécaniciens de Texol seront à bord demain matin à 07h30 et demande permission de sortir faire des essais à ce moment-là.

01-11-18 1921 EM CH Dumont avise que l'inspecteur A. Li Tsang Wan se rendra à Sorel demain à 07h30 et que le remorqueur pourra sortir faire des essais une fois l'inspecteur à bord.

01-11-19 0946 EM LI TSANG WAN nous avise que l'interdiction est maintenue jusqu'à nouvel avis. Les réparations ne sont pas terminées.

**MISE À JOUR ET FIN DU CAS 01-11-19 2150 LT**

**E.M. Li Tsang Wan lève l'INTERDICTION au navire essais concluants..**

Météo:

Initiales de l'OSCTM: **IS**



## Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

### PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:

NM - Québec	Charles Henri DUMONT	18 nov 01 16:09
DMH	André ROY	18 nov 01 16:12

### DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:

BST AC  
BST-Q  
DMH  
GC\PM\SCTM MTL  
NM - Montréal  
NM - Québec  
NME



## INCIDENT INVESTIGATION REPORT

Location/Region: <u>Srael-Track</u>	Site Of Incident: <u>beuth 13</u>
Date of Occurrence: <u>Nov. 17, 2001</u>	Time: <u>1:00 am/pm</u>
	Date Reported: <u>Nov. 19, 2001</u>

INJURY OR ILLNESS	PROPERTY DAMAGE	PRODUCT LOSS PRODUCTION INTERRUPTION NEAR-MISS/OTHER	
NAME AND OCCUPATION OF INJURED EMPLOYEE: _____	PROPERTY DAMAGED: <u>beuth 13</u>	NAME/OCCUPATION OF PERSON REPORTING INCIDENT: _____	
PART OF BODY AFFECTED (left/right): _____	REPAIR/REPLACEMENT COST: <u>Cost to be determined</u>	COST (if applicable) _____	HOURS OF DOWNTIME: _____
NATURE OF INJURY: (laceration/contusion/fracture, etc.) _____	NATURE OF DAMAGE: <u>structural damage</u>	NATURE OF INCIDENT: _____	
OBJECT/EQUIP./SUBSTANCE INFLECTING INJURY/ILLNESS: _____	OBJECT/EQUIP./SUBSTANCE INFLECTING DAMAGE: <u>Mlv Ocean Hercules</u>	OBJECT/EQUIP./SUBSTANCE RELATED: _____	
PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP./OBJECT INVOLVED: _____	PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP./OBJECT INVOLVED: <u>Capt. of vessel</u>	PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP./OBJECT INVOLVED: _____	
WITNESS: _____	WITNESS: <u>none</u>	WITNESS: _____	

DESCRIBE CLEARLY HOW THE INCIDENT OCCURRED (cause of injury): (Please attach drawings/diagrams or additional information if more space required.)  
Mlv Ocean Hercules was returning to it's destined docking berth when vessel hit mud bank causing a loss of control. The vessel hit dock #13 severely at water level.

CONDITION OF TOOLS/MACHINERY INVOLVED? Vessel presumed OK.

ENVIRONMENTAL CONDITIONS (weather, lighting, etc.)? clear weather

WHAT ACTS, FAILURES TO ACT AND/OR CONDITIONS CONTRIBUTED MOST DIRECTLY TO THIS INCIDENT?  
Failure to go ahead with dredging project off the port of Srael.

EVALUATE LOSS SEVERITY POTENTIAL: <input type="checkbox"/> MAJOR <input checked="" type="checkbox"/> SERIOUS <input type="checkbox"/> MINOR	EVALUATE PROBABLE RECURRENCE RATE: <input type="checkbox"/> FREQUENT <input checked="" type="checkbox"/> OCCASIONAL <input type="checkbox"/> RARE
--	--

INVESTIGATED BY: (PRINT NAME/SUPERVISOR) <u>Ben Sael</u>	SIGNATURE: 	DATE: <u>Nov. 19, 2001</u>
--	----------------	-------------------------------

WHAT ACTION HAS BEEN OR WILL BE TAKEN TO PREVENT RECURRENCE?	
Investigator's Comments: <u>Awaiting berth map</u> <u>Apply pressure on steering committee for dredging project.</u>	Regional Manager's Comments: _____

REVIEWED BY REGIONAL MGR: (PRINT NAME)	SIGNATURE:	DATE:
---	------------	-------

NOTE: PLEASE ENSURE REPORT HAS BEEN REVIEWED BY REGIONAL MANAGER BEFORE DISTRIBUTION.

DISTRIBUTION: (green) Environment, Health & Safety - Wpg.  Mgr's Initials

DISTRIBUTION: (pink) Regional Office Files

DISTRIBUTION: (white) Location Office Files



# Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

**Numéro du rapport** 20011010

**Heurt =+15 T**  
**Interdiction**

Ouverture:	22 décembre 01 11:53
Fermeture :	22 décembre 01 17:10

Source: **PILOTE DU NAVIRE CARTIERDOC**

Endroit de l'incident: **PORT DE SOREL**

Secteur géographique: **YAM - CSM**

Navire(s) impliqué(s): **CARTIERDOC / VCLN**

Nationalité: **Canada**  
 Longueur: **222.51**  
 Largeur: **23.09**  
 Tonnage: **18 531**

Destination: **LSOR**  
 Direction: **Ouest**  
 Type: **MB**  
 Cargaison: **BT**  
 Tirant d'eau: **6.40**

Détails: 2001-12-22 1130. Le pilote nous avise que lors de la manoeuvre d'approche pour accoster le navire à la section 18 à Sorel, le navire a accroché un pilier du Pont Turcotte. Dommages rapportés à l'étrave du navire.

2001-12-22 1147. Le pilote nous avise que 2 piliers du Pont Turcotte ont été endommagés par le "Stear boom" (mât de gouverne avant). Le trafic sur le pont est arrêté pour inspection. Pas de pollution. Pas de blessé.

2001-12-22 1213. E.M P. Plamondon avisé. Le navire sera inspecté. Interdiction de départ placée. Le navire peut se déplacer dans les limites du port.

### MISE-À-JOUR

2001-12-22 1704. E.M. D. Briffaud informe que le navire a été inspecté et qu'il n'y a pas de dommage à la coque du navire. Pont toujours fermé pour inspection. Interdiction levée. Cas fermé.

Météo: **VENTS SUD-OUEST 12 NDS**  
**BONNE VISIBILITÉ**

Initiales de l'OSCTM: **JPB**

### PERSONNEL AVISÉ PAR TÉLÉPHONE:

GC\SO\COR	Coordonateur	22 déc 01 12:21
NM -Montréal	Pierre PLAMONDON	22 déc 01 12:21
GC\ST	Enquêteur en devoir	22 déc 01 12:25
COMM	Bureau	22 déc 01 12:28

### DISTRIBUTION PAR TÉLÉCOPIEUR:

BST AC
BST-Q
COMM
GC\PM
GC\PM\LPEN



## Rapport émis par le réseau d'avertissement et d'alerte

Sauf avis contraire, l'heure utilisée dans le présent rapport est l'heure de l'est

GC\PM\SCTM MTL  
GC\PM\SCTM QBC Région  
GC\PM\VN  
GC\SO\COR  
NM - Montréal  
NME  
Pilotage Montréal



Note de l'Administration de pilotage des Laurentides Canada, 18 mars 2001.

1999-02-01

Le navire TRADENES heurte le quai 5

"Heurté le quai suite à une embardée. Légers dommages au devant du navire."

Note de l'Administration de pilotage des Laurentides Canada, 18 mars 2001.

1999-09-02

Le navire ELM heurte le quai 19

"Suite à une embardée, l'ancre du navire a heurté le parapet du quai. Dommages minimes."

Note de l'Administration de pilotage des Laurentides Canada, 18 mars 2001.

2001-11-25

Le navire CATHERINE DESGAGNÉS heurte le quai 6

"Le manque de protection (défense en caoutchouc) sur le coin du quai a causé des dommages à la coque du navire lors des manœuvres d'accostage."

En 1999, pendant le dragage près des quais de James Richardson International (Québec) Limitée, les manœuvres des barges pour éviter les haut-fonds ont provoqué le déplacement de sédiments des hauts-fonds vers les fosses, nécessitant un dragage supplémentaire.

Source: Dessau-Soprin, 2000, **Programme décennal de dragage d'entretien aux quais 14 et 15 du Port de Sorel-Tracy, Québec – Rapport synthèse des activités de la phase 1: années 1999-2000**; Rapport pour James Richardson International (Québec) Ltée, 286 p.

Note de l'Administration de pilotage des Laurentides Canada  
Communication téléphonique de D. Pouliot

1999

En 1999, un navire de fort tonnage (appelé panamax) avait dû accélérer pour passer un haut-fond dans l'embouchure de la rivière Richelieu. La faible profondeur d'eau sous la quille a amené le bateau à réagir de façon contraire et le navire en est venu tout près d'une barge accostée au quai 19.



# INCIDENT INVESTIGATION REPORT

21

430

Location/Region: <u>Sorel-Tracy, Qc.</u>	Site Of Incident: <u>beath 14</u>
Date of Occurrence: <u>Aug. 8, 2001</u>	Time: <u>1300am/pm</u>
	Date Reported: <u>Aug. 13, 2001</u>

INJURY OR ILLNESS	PROPERTY DAMAGE	PRODUCT LOSS PRODUCTION INTERRUPTION NEAR-MISS/OTHER	
NAME AND OCCUPATION OF INJURED EMPLOYEE: _____	PROPERTY DAMAGED: <u>beath 14 - unloading</u>	NAME/OCCUPATION OF PERSON REPORTING INCIDENT: _____	
PART OF BODY AFFECTED (left/right): _____	REPAIR/REPLACEMENT COST: <u>unknown - \$\$\$</u> <u>Cost to be determined</u>	COST (if applicable) <u>\$2500 +</u>	HOURS OF DOWNTIME: <u>4 hrs.</u>
NATURE OF INJURY: (laceration/contusion/fracture, etc.) _____	NATURE OF DAMAGE: <u>Structural damage</u>	NATURE OF INCIDENT: _____	
OBJECT/EQUIP/SUBSTANCE INFLECTING INJURY/ILLNESS: _____	OBJECT/EQUIP/SUBSTANCE INFLECTING DAMAGE: <u>Mlu Paterson (laker)</u>	OBJECT/EQUIP/SUBSTANCE RELATED: _____	
PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP/OBJECT INVOLVED: _____	PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP/OBJECT INVOLVED: <u>Mlu Paterson (capt./pilot)</u>	PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP/OBJECT INVOLVED: _____	
WITNESS: _____	WITNESS: <u>Foreman</u> <u>Paul-Amile Gladu</u>	WITNESS: _____ →	

DESCRIBE CLEARLY HOW THE INCIDENT OCCURRED (cause of injury): (Please attach drawings/diagrams or additional information if more space required.)

The vessel got stuck in a mud bank in the river in attempting to dock the beach. Tugs were requested to help the vessel dock along side but during their manoeuvre to hold back vessel from hitting the dock, the line from the vessel broke. The captain activated the bulb thruster but it was not strong enough to change the course of the vessel.

CONDITION OF TOOLS/MACHINERY INVOLVED? believed to be in fair condition.

ENVIRONMENTAL CONDITIONS (weather, lighting, etc.)? clear weather conditions

WHAT ACTS, FAILURES TO ACT AND/OR CONDITIONS CONTRIBUTED MOST DIRECTLY TO THIS INCIDENT?  
Failure to do the dredging of the river (St-Lawrence)

EVALUATE LOSS SEVERITY POTENTIAL: <input type="checkbox"/> MAJOR <input checked="" type="checkbox"/> SERIOUS <input type="checkbox"/> MINOR	EVALUATE PROBABLE RECURRENCE RATE: <input type="checkbox"/> FREQUENT <input type="checkbox"/> OCCASIONAL <input checked="" type="checkbox"/> RARE
--	--

INVESTIGATED BY: (PRINT NAME/SUPERVISOR) <u>Ben Saucy</u>	SIGNATURE: <u>RS</u>	DATE: <u>Aug. 13, 2001</u>
--	-------------------------	-------------------------------

WHAT ACTION HAS BEEN OR WILL BE TAKEN TO PREVENT RECURRENCE? dredging project

Investigator's Comments: <u>Will get an insp of beach.</u> <u>Applying pressure to steering committee for dredging project of River.</u>	Regional Manager's Comments: _____
--	---------------------------------------

REVIEWED BY REGIONAL MGR: (PRINT NAME) _____	SIGNATURE: _____	DATE: _____
---	---------------------	----------------

NOTE: PLEASE ENSURE REPORT HAS BEEN REVIEWED BY REGIONAL MANAGER BEFORE DISTRIBUTION.

- DISTRIBUTION: (green) Environment, Health & Safety - Wpg.  Mgr's Initials
- DISTRIBUTION: (pink) Regional Office Files
- DISTRIBUTION: (white) Location Office Files

L'urgence du dragage refait surface

# Un bateau heurte le quai à cause des hauts-fonds



Un bateau qui devait décharger sa cargaison au port de Sorel a heurté, le vendredi 3 août dernier, le quai de déchargement opéré par la compagnie James Richardson international, situé du côté du fleuve St-Laurent, tout près de l'embouchure de la rivière Richelieu.

Un accident qui n'a pas trop causé de dommages importants, tant au bateau qu'au quai, mais qui aurait pu avoir des conséquences désastreuses si le navire avait embouti les équipements de déchargement. Cependant il s'agit d'un événement qui affectera d'une façon certaine la rentabilité

de l'entreprise.

En effet, selon le directeur local de JRI, Fernand Roy, les hauts-fonds provoqués par l'accumulation des sédiments au confluent de la rivière et du fleuve, combiné à la baisse du niveau de l'eau due à la belle température des dernières semaines, amènent les capitaines de bateaux à vouloir accoster dans d'autres ports. Déjà, l'entreprise a perdu des contrats qu'elle évalué à près de 600 000 \$, a affirmé M. Roy.

*Vendredi dernier, le capitaine du Païerson, en provenance des Grands Lacs, ne voulait pas accoster au quai et voulait aller ailleurs. C'est nous qui avons insisté, a expliqué à La Voix M. Roy. Nous avons fait venir deux remorqueurs pour manœuvrer à travers les hauts-fonds. Ça nous a coûté un supplément de 8 000 \$.*

Ces précautions n'ont pas empêché le

bateau de rentrer dans le quai. Le capitaine n'avait pas vraiment des bons mots pour Sorel... a laissé tomber M. Roy.

Le grain déchargé est manipulé par les employés de JRI qui va le recharger sur des bateaux de mer. Ça représente une partie importante de l'économie locale, croit M. Roy. *Mais avec le dragage qui tarde, le port de Sorel est en train de perdre son nom, a-t-il lancé.*

Un dragage avait été effectué par l'entreprise même sur une largeur de 8 mètres en 1999-2000. Cependant, ce n'est pas suffi-

sant pour les bateaux plus importants. Le fonds se situe actuellement entre 6 et 8,5 mètres. Le projet de dragage devrait permettre de l'abaisser à 9,5 mètres, ce qui est nécessaire pour les gros navires.

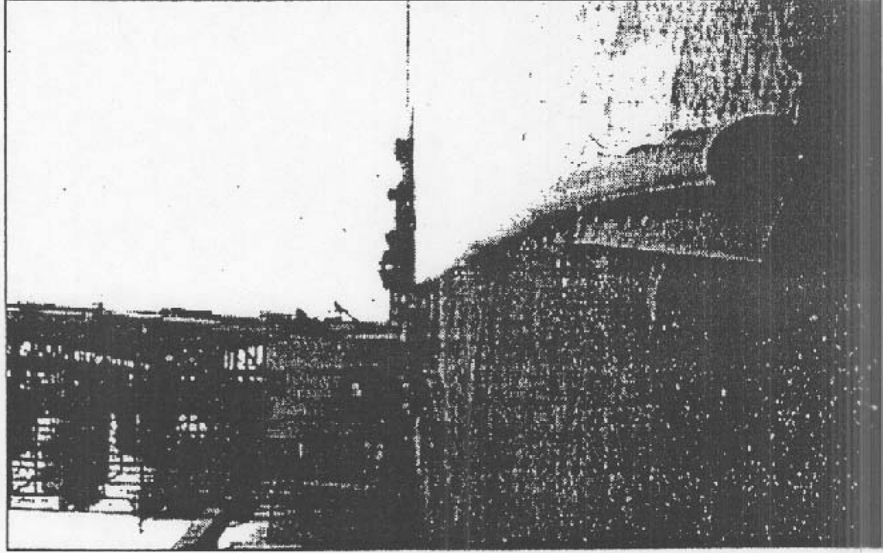
Rappelons qu'une partie importante du fonds de relance régional de 21 M \$, soit quelque 6 M \$, est réservé à cet éprouvé dossier du dragage. Toutefois, les études d'impacts, qu'elles soient économiques ou environnementales, s'étaient. Ce qui n'aide pas, ce sont aussi les échanges entre les gouvernements fédéral et provincial. Le fédéral s'est départi des ports il y a quelques années, mais n'a toujours pas allongé l'argent qu'il avait promis dans le cadre du transfert des responsabilités. Le provincial, a pour sa part, une vision de la gestion des ports qui n'a pas encore été dévoilée. Des rencontres gouvernementales doivent d'ailleurs avoir lieu à Québec la semaine prochaine à ce sujet.

Pour Fernand Roy, c'est clair : Il faut réactiver le dossier. On a l'argent (les 6 M \$), il faut que ça bouge, car on perd de l'argent. Le député Sylvain Simard va devoir faire des pressions en haut lieu.

M. Roy a par ailleurs affirmé qu'un contracteur lui a fait savoir récemment qu'il pouvait effectuer le contrat "clé en main" dans un délai de quatre mois, ce qui comprendrait l'obtention des permis du ministère de l'Environnement.

Le milieu doit aussi contribuer financièrement

Pour sa part, le directeur général



1-877-833-1100

## Groupe Varadero

Du 9 au 23 février 2002

### Hôtel Club Tropical (tout inclus)

(Directement sur la plage de Varadero)

**RÉSERVEZ TÔT**  
Économisez **50 000\$**

par personne, si réserve  
certaine l'octobre 2001!

**Idéal pour famille ou couple d'amis**  
Apt. 2 chambres (salles de bain privée dans chaque chambre)

**Occupation 4 »» 1479\$** par personne, tx incluses  
**Occupation 3 »» 1539\$** par personne, tx incluses  
**Ch. sup - occ 2 »» 1999\$** par personne, tx incluses

Accompagnateur  
Normand  
Niquet

**Camival.**  
A chacun son plaisir!

**FORNIA CROISIÈRE** (avec accompagnateur francophone)

Victor Camivan - Saint Thomas - Tortola/Virgin Gorda



# INCIDENT INVESTIGATION REPORT

23



Location/Region: <u>South - Tract</u>	Site Of Incident: <u>beeth 14</u>
Date of Occurrence: <u>Oct. 19, 2001</u>	Time: <u>-</u> am/pm
	Date Reported: <u>Oct. 20, 2001</u>

INJURY OR ILLNESS	PROPERTY DAMAGE	PRODUCT LOSS PRODUCTION INTERRUPTION NEAR-MISS/OTHER	
NAME AND OCCUPATION OF INJURED EMPLOYEE: _____	PROPERTY DAMAGED: <u>beeth 14 - unloading</u>	NAME/OCCUPATION OF PERSON REPORTING INCIDENT: _____	
PART OF BODY AFFECTED (left/right): _____	REPAIR/REPLACEMENT COST: <u>Cost to be determined</u>	COST (if applicable) _____	HOURS OF DOWNTIME: _____
NATURE OF INJURY: (laceration/contusion/fracture, etc.) _____	NATURE OF DAMAGE: <u>Structural Damage</u>	NATURE OF INCIDENT: _____	
OBJECT/EQUIP./SUBSTANCE INFLECTING INJURY/ILLNESS: _____	OBJECT/EQUIP./SUBSTANCE INFLECTING DAMAGE: <u>Unknown</u>	OBJECT/EQUIP./SUBSTANCE RELATED: _____	
PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP./OBJECT INVOLVED: _____	PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP./OBJECT INVOLVED: <u>unknown</u>	PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP./OBJECT INVOLVED: _____	
WITNESS: _____	WITNESS: _____	WITNESS: _____	

DESCRIBE CLEARLY HOW THE INCIDENT OCCURRED (cause of injury): (Please attach drawings/diagrams or additional information if more space required.)  
Exact details unknown. Probably attempting to beeth at the elevator and hit corner of beeth 14 & 15, doing damage (structural) to beeth 14.

CONDITION OF TOOLS/MACHINERY INVOLVED? unknown

ENVIRONMENTAL CONDITIONS (weather, lighting, etc.)? Good weather conditions

WHAT ACTS, FAILURES TO ACT AND/OR CONDITIONS CONTRIBUTED MOST DIRECTLY TO THIS INCIDENT?  
Failure to go ahead with deeping project of the part of Sarel.

EVALUATE LOSS SEVERITY POTENTIAL: <input type="checkbox"/> MAJOR <input checked="" type="checkbox"/> SERIOUS <input type="checkbox"/> MINOR	EVALUATE PROBABLE RECURRENCE RATE: <input type="checkbox"/> FREQUENT <input checked="" type="checkbox"/> OCCASIONAL <input type="checkbox"/> RARE
--	--

INVESTIGATED BY: (PRINT NAME/SUPERVISOR) <u>Benoit Souch</u>	SIGNATURE: 	DATE: <u>Oct. 20, 2001</u>
---	----------------	-------------------------------

WHAT ACTION HAS BEEN OR WILL BE TAKEN TO PREVENT RECURRENCE?	
Investigator's Comments: <u>Auditing beeth emp. of beeth 14</u> <u>Apply pressure to steering committee for deeping project of part.</u>	Regional Manager's Comments: _____

REVIEWED BY REGIONAL MGR. (PRINT NAME)	SIGNATURE:	DATE:
--	------------	-------

NOTE: PLEASE ENSURE REPORT HAS BEEN REVIEWED BY REGIONAL MANAGER BEFORE DISTRIBUTION.

DISTRIBUTION: (green) Environment, Health & Safety - Wpg.  Mgr's Initials  
 DISTRIBUTION: (pink) Regional Office Files  
 DISTRIBUTION: (white) Location Office Files





# INCIDENT INVESTIGATION REPORT

24



Location/Region: <i>Sax 13</i>	Site Of Incident: <i>Sax 13</i>
Date of Occurrence: <i>06/07 April 2001</i> Time: <i>am/pm</i>	Date Reported: <i>April 30 2001</i>

INJURY OR ILLNESS	PROPERTY DAMAGE	PRODUCT LOSS PRODUCTION INTERRUPTION NEAR-MISS/OTHER	
NAME AND OCCUPATION OF INJURED EMPLOYEE:	PROPERTY DAMAGED: <i>Beath 13</i>	NAME/OCCUPATION OF PERSON REPORTING INCIDENT:	
PART OF BODY AFFECTED (left/right):	REPAIR/REPLACEMENT COST: <i>Cost - to be determined</i>	COST (if applicable)	HOURS OF DOWNTIME:
NATURE OF INJURY: (laceration/contusion/fracture, etc.)	NATURE OF DAMAGE: <i>Coast Guard vessel hitting Beath</i>	NATURE OF INCIDENT:	
OBJECT/EQUIP./SUBSTANCE INFLECTING INJURY/ILLNESS:	OBJECT/EQUIP./SUBSTANCE INFLECTING DAMAGE: <i>Motor vessel - Coast Guard</i>	OBJECT/EQUIP./SUBSTANCE RELATED:	
PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP./OBJECT INVOLVED:	PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP./OBJECT INVOLVED: <i>Coast Guard</i>	PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP./OBJECT INVOLVED:	
WITNESS:	WITNESS: <i>GROUP OCEAN - TUGS</i>	WITNESS:	

DESCRIBE CLEARLY HOW THE INCIDENT OCCURRED (cause of injury): (Please attach drawings/diagrams or additional information if more space required.)  
*The vessel was proceeding for docking procedures. They were coming inside of the concrete (lock), and for reason unknown (possibly current) the vessel hit Beath 13.*

CONDITION OF TOOLS/MACHINERY INVOLVED? *Coast was seized, scowled and injury was ~~severe~~ severely limited*

ENVIRONMENTAL CONDITIONS (weather, lighting, etc.)? *Good*

WHAT ACTS, FAILURES TO ACT AND/OR CONDITIONS CONTRIBUTED MOST DIRECTLY TO THIS INCIDENT?  
*It was a ~~human~~ mistake from the vessel docking to Coast Guard checks*

EVALUATE LOSS SEVERITY POTENTIAL: <input type="checkbox"/> MAJOR <input checked="" type="checkbox"/> SERIOUS <input type="checkbox"/> MINOR	EVALUATE PROBABLE RECURRENCE RATE: <input type="checkbox"/> FREQUENT <input type="checkbox"/> OCCASIONAL <input checked="" type="checkbox"/> RARE
--	--

INVESTIGATED BY: (PRINT NAME/SUPERVISOR) <i>Bevitt Sax</i>	SIGNATURE: <i>[Signature]</i>	DATE: <i>April 30 2001</i>
---	----------------------------------	-------------------------------

WHAT ACTION HAS BEEN OR WILL BE TAKEN TO PREVENT RECURRENCE?

Investigator's Comments: <i>Coast Guard admits having damaged Beath 13 with MR Franklin Beath. They say they will assume responsibility for the event. Beath inspection to be scheduled.</i>	Regional Manager's Comments:
--	------------------------------

REVIEWED BY REGIONAL MGR: (PRINT NAME)	SIGNATURE:	DATE:
--	------------	-------

NOTE: PLEASE FURNISH A COPY OF THIS REPORT TO REGIONAL MANAGER BEFORE...

- DISTRIBUTION: (green) Environment, Health & Safety - Wpg.  Mgr's Initials
- DISTRIBUTION: (pink) Regional Office Files
- DISTRIBUTION: (white) Location Office Files



## INCIDENT INVESTIGATION REPORT

23

44

Location/Region: <u>South, Ga.</u>	Site Of Incident: <u>beuth 15</u>
Date of Occurrence: <u>Jan. 15, 2001</u>	Time: <u>-</u> am/pm
	Date Reported: <u>Jan. 15, 2001</u>

INJURY OR ILLNESS	PROPERTY DAMAGE	PRODUCT LOSS PRODUCTION INTERRUPTION NEAR-MISS/OTHER	
NAME AND OCCUPATION OF INJURED EMPLOYEE:	PROPERTY DAMAGED: <u>beuth 15 - loading</u>	NAME/OCCUPATION OF PERSON REPORTING INCIDENT:	
PART OF BODY AFFECTED (left/right):	REPAIR/REPLACEMENT COST: <u>Cost to be determined</u>	COST (if applicable)	HOURS OF DOWNTIME:
NATURE OF INJURY: (laceration/contusion/fracture, etc.)	NATURE OF DAMAGE: <u>Structural Damage</u>	NATURE OF INCIDENT:	
OBJECT/EQUIP./SUBSTANCE INFLECTING INJURY/ILLNESS:	OBJECT/EQUIP./SUBSTANCE INFLECTING DAMAGE: <u>unknown vessel</u>	OBJECT/EQUIP./SUBSTANCE RELATED:	
PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP./OBJECT INVOLVED:	PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP./OBJECT INVOLVED: <u>unknown Pilot</u>	PERSON WITH MOST CONTROL OF EQUIP./OBJECT INVOLVED:	
WITNESS:	WITNESS: <u>none.</u>	WITNESS:	

DESCRIBE CLEARLY HOW THE INCIDENT OCCURRED (cause of injury): (Please attach drawings/diagrams or additional information if more space is required.)

It is estimated that while docking on beuth 15, vessel hit beuth with impact and severely damaged retaining structure. Vessel probably had problems docking encountering mud banks in manouevre.

CONDITION OF TOOLS/MACHINERY INVOLVED? Assumed to be in good order

ENVIRONMENTAL CONDITIONS (weather, lighting, etc.)? unknown

WHAT ACTS, FAILURES TO ACT AND/OR CONDITIONS CONTRIBUTED MOST DIRECTLY TO THIS INCIDENT?

Mud banks accumulation in the port area causing obstruction of mooring vessels.

EVALUATE LOSS SEVERITY POTENTIAL:

MAJOR  SERIOUS  MINOR

EVALUATE PROBABLE RECURRENCE RATE:

FREQUENT  OCCASIONAL  RARE

INVESTIGATED BY:  
(PRINT NAME/SUPERVISOR)

Ben Sord

SIGNATURE:

[Signature]

DATE:

Jan. 15, 2001

WHAT ACTION HAS BEEN OR WILL BE TAKEN TO PREVENT RECURRENCE?

Investigator's Comments:

Report to beuth emp.

docking project - pressures on steering committee

Regional Manager's Comments:

REVIEWED BY REGIONAL MGR:  
(PRINT NAME)

SIGNATURE:

DATE:

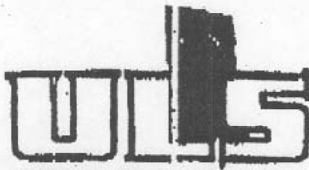
NOTE: PLEASE ENSURE REPORT HAS BEEN REVIEWED BY REGIONAL MANAGER BEFORE DISTRIBUTION.

DISTRIBUTION: (green) Environment, Health & Safety - Wpg.  Mgr's Initials

DISTRIBUTION: (pink) Regional Office Files

DISTRIBUTION: (white) Location Office Files

(26) (45)



ULS Corporation

155 Cushman Road  
St. Catharines, Ontario  
CANADA  
L2M 6T4  
Phone: (905) 888-1580  
Fax: Eng./Opr. (905) 888-8828  
Purchasing (905) 888-8827

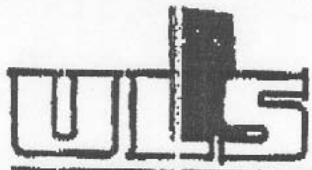
**TO: MR ANDRE CARDIN**  
**FROM: CAPTAIN JACOB E HOYLES CANADIAN MARINER**  
**RE: EXPLANATION ON APPROACH TO SOREL**

SIR,

GOOD EVENING I JUST RECEIVED YOUR MESSAGE FROM THE FIRST MATE. HOPE I CAN ANSWER YOUR QUESTIONS.

ON JULY 24/99 AT APPROX 0450 HRS. WHILE TRYING TO MAKE THE DOCK AT SOREL MY VESSEL CAME TO A STOP. I HAD THE BOW INSIDE THE LOWER CORNER BY ABOUT 150 FT AND RESTING ON THE DOCK. MY VESSEL WAS CLEAR OF THE CORNER AT HATCH #7 BY ABOUT 35-40 FEET. THE STERN WAS CLEAR OF DOCK #6 ABOUT 150-200 FEET. AFTER TRYING TO GET MY VESSEL ALONGSIDE FOR ABOUT 30 MINS, I DECIDED THAT TUGS WOULD BE NEEDED.

THE PILOT MR. CLAUDE ALBERT CALLED McALLISTER TOWING AND THEY DISPATCHED THE OMNI ST. LAURENT. SHE WAS ON SCENE AND MADE FAST ON THE BOW BY 0600 HRS. AFTER SEVERAL ATTEMPTS AND NO MOVEMENT OF MY VESSEL I DECIDED TO GET ANOTHER TUG. THE SECOND TUG THE OMNI RICHELIEU WAS CALLED AND ON THE SCENE AND MADE FAST ON MY PORT QUARTER BY 0715 HRS. ONCE SHE WAS MADE FAST, I HAD THE AFTER TUG PUSH AND THE FORWARD TUG PULL MY BOW. THE VESSEL THEN PROCEEDED AND WE WERE ALL FAST AT 0730 HRS.



ULS Corporation

185 Cushman Road  
St. Catharines, Ontario  
CANADA  
L2M 6T4  
Phone: (905) 688-1580  
Fax: Eng./Opr. (905) 688-0628  
Purchasing (905) 688-8827

TO THE BEST OF MY KNOWLEDGE I THINK THAT THE VESSEL WAS CAUGHT UP ON THE PORT SIDE AFT AROUND # 18 HATCH. TO THE BEST OF MY KNOWLEDGE HATCH 18 WAS ABOUT 100 FEET OFF THE CORNER. THERE WAS NO DAMAGE TO MY VESSEL OR WAS THERE ANY POLLUTION RELEASED. A SHIPPING CASUALTY REPORT HAS BEEN SENT TO MY OFFICE TO BE FORWARDED TO THE APPROPRIATE AUTHORITIES.

AS FOR THE INITIAL APPROACH THE PILOT AND MYSELF TURNED THE VESSEL TO STARBOARD IN THE ANCHORAGE. WITH THE PILOT'S ADVICE WE STEERED ON THE LOWER CORNER OF THE GRAIN ELEVATOR WITH THE INTENT TO KEEP THE STERN ABOUT 150-200 FT CLEAR OF DOCK #6. WHEN THE VESSEL CAME TO REST THE GYRO HEADING WAS 232.7 DEGREES AND THE SHOULDER WAS ON THE DOCK AND INSIDE THE CORNER ABOUT 150 FEET. AS FOR LOST TIME THE VESSEL STOPPED AT 0450 HRS AND WAS ALONGSIDE AT 0730 HRS. THE TUGS WERE LET GO AT 0735HRS. I WILL ENCLOSE THE INWARD AND OUTWARD FORMS WITH THIS LETTER. I HOPE THIS ANSWERS YOUR QUESTIONS.

SINCERELY,  
*Jacob E Hoyles*  
CAPT. JACOB E HOYLES