

---

**FAX TRANSMISSION****PartnerShips**

CANADA STEAMSHIP LINES INC.  
759 Victoria Square, Mt, QC H2Y 2K3  
Tel (514) 982-3800 Fax (514) 982-3802

A / To: Mr. Ben Soucy  
James Richardson International  
Fax: 450-743-7566

c.c. Scott Porter  
Gerry Pearson

De / From: Kirk Jones

Date: 21 March, 2002

Objet / Subject: Sorel Harbour

*Nombre de pages incluant page couverture:*  
*Number of pages transmitted including this one:*

1

---

Dear Mr. Soucy:

This letter is to confirm our telecon regarding the low water depths at the Port of Sorel.

Our vessels until the year 2001 could routinely load to 26 feet 00 inches forward and deeper aft. In the year 2001 we have noted that due to shoaling in the port, our drafts are limited to approximately 24 feet 06 inches. You will note that at approximately 120 Metric Tonnes per inch, this is a substantial loss of cargo freight ability for this port.

In addition to the loss of cargo, the shallow spots represent a major safety concern for our vessels as we are all aware of the problems the M/V Patterson had on her entry into your port last year. It appears that the shallow aspects of the port demand a non-traditional approach to the berth, causing vessel Masters/Pilots to approach at more aggressive angles.

The issue of approach has also added cost to our operations as we are required to take additional tugs into this berth.

My regards,

Kirk Jones  
Director, Transportation Services



80 King Street, Suite 800, St. Catharines, Ontario, L2R 7G1

Tel: (905) 988-2600 Fax: (905) 988-1803

[www.seawaymarinetransport.com](http://www.seawaymarinetransport.com)

Mr. Fernande Roy  
Elevator Director  
James Richardson's International  
Fax: (450) 743 - 7568

Re: Dredging

Dear Fernande

Over the past (2) shipping seasons we have had numerous conversations regarding the silt in the entrance channel adjacent to your elevator. Our ships have experienced difficulty maneuvering while approaching your elevator potentially putting both ship as well as your dock at risk.

At this time I am formally requesting that the appropriate authority undertake the for-mentioned dredging to return this channel to a navigable condition.

Appropriate underkeel clearances are a "necessity not a luxury" to ensure proper safety margins are maintained. If this issue isn't resolved our only recourse is to reduce our drafts accordingly and charge shippers deadfreight for lost cargo. I am quite sure that attaining the designation, "Shallow draft Port" would do little to attract new commercial activity for your elevator. I believe that given the current changes to water levels throughout St. Lawrence Seaway System dredging is a necessity and cannot be ignored.

Please advise when you have a timeline for resolving this problem.

Sincerely yours,

Darren Pearson  
Seaway Marine Transport  
Traffic & Customer Service

Cc: Doug Fisher  
Claude Lavoie



# N.M. Paterson & Sons Limited

Marine Division



March 19, 2002

Ben Soucy  
Port of Sorel

Fax: 450-743-7566

Dear Ben

As per your conversation of March 18, 2002 please be informed that N.M. Paterson & Sons is in complete agreement that the approach to the elevator requires immediate attention. As you are well aware three times in the last two years we have been unable to get to the elevator on our initial attempt. Two years ago we had to sail back to Montreal to unload part of the cargo and then return to Sorel for the balance. Last year on two occasions we were unable to get to the dock on our first try. On one of these voyages we used two tugs to push us into position and the other time we arrived at the dock after three attempts.

We have underloaded every trip into Sorel the last few years due mainly to the shoal just outside the dock. It is our impression that if this shoal were dredged to accommodate seaway draft we would be able to service our customers needs better.

I hope you are successful in your attempt to have the approach to the elevator dredged at the earliest possible time ,

Yours truly,

Gary Woodbeck  
Director Traffic & Marine Operations

e-mail address: [nmpsons@tbaytel.net](mailto:nmpsons@tbaytel.net)

1918 Yonge Street, Thunder Bay, Ontario Canada P7E 6T9 Tel. (807) 577-8421 Fax. (807) 475-3493

**SOREL  
MARITIME**

**AGENCES MARITIMES DE SOREL INC. / SOREL MARITIME AGENCIES INC.**

12 rue de la Reine, Sorel-Tracy, Québec Canada J3P 4R2 E-Mail: agency@sorel-maritime.qc.ca

Fax: 450-743-0727, Tél: 7608517 (USA number)

Telephone: 450-743-3585 (24 hour service)

Fernand Roy  
James Richardson International  
Elevateur de Sorel

March 25, 2002

Re: Dredging of the entrance to the Richelieu River

Dear Fernand,

It was with great pleasure that we heard of the commitment from the Quebec government to go ahead with the much needed dredging of the approaches to Port of Sorel, Sections 14, 15 & 19.

As agents representing owners, disponent owners and charterers of foreign and Canadian Flagged vessels calling the Port of Sorel, it is essential that the access to the ports of loading or unloading maintain a sufficient depth, allowing for a maximum under-keel clearance for their ships to manoeuvre safely.

The shallow spots and accumulation of sediments have reduced the depth at the entrance of Richelieu River making it, in the words of the pilots, very difficult to approach and dock at Sorel's Sections no. 14, 15 and 19. In fact, this has been the cause of several vessel's grounding, losing control and in some cases collisions with other vessels and docks. Below are examples of some vessels with dates and resulting consequences:

**October 10, 1999**

M/V "YICK HUA" - Approaching Section 15 - Grounding due to a shallow spot.  
Vessel aground in front of Section 15 and had to be discharged on to a barge to lighten in order to bring vessel afloat. An operation taking over 24 hours.

**November 22, 1999**

M/V "FEDERAL OSHIMA" - Approaching Section 19 - loss of control due to shallow spots.  
Collision with East corner of Section 19. Causing significant damage to the vessel and dock.

**April 27, 2000**

M/V "FEDERAL FUJI" & M/V "TECAM SEA" - Approaching Section 15 - loss of control due to shallow spots  
Collision of M/V "FEDERAL FUJI" in to the stern of the M/V "TECAM SEA", docked at Section 19 and causing significant damage to both vessels.

In addition, some 15-20 vessels had to discharge cargo onto a barge at Sorel anchorage or dock at section 15 and discharge cargo in order to arrive at a draft suitable to dock at section 19, safely .

**SOREL  
MARITIME**

**AGENCES MARITIMES DE SOREL INC. / SOREL MARITIME AGENCIES INC.**

12 rue de la Reine, Sorel-Tracy, Québec Canada J3P 4R2 E-Mail: [agency@sorel-maritime.qc.ca](mailto:agency@sorel-maritime.qc.ca)

Fax: 450-743-0727, Télex: 7608517 (USA number)

Telephone: 450-743-3585 (24 hour service)

In addition, some 15-20 vessels had to discharge cargo onto a barge at Sorel anchorage or dock at section 15 and discharge cargo in order to arrive at a draft suitable to dock at section 19, safely .

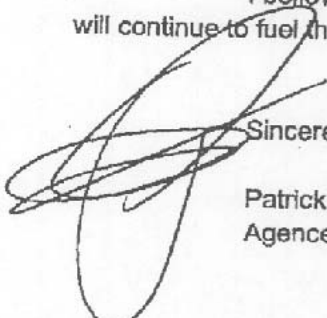
A further, 5-10 vessels originally destined for the Port of Sorel were diverted to other ports, namely Montreal or Becancour. Those vessels never came to Sorel.

As well, there have been incidents where vessels loaded at the Grain Elevator and cast-off from the berth only to find there vessel aground before reaching the main channel.

It has been estimated that each vessel calling the Port of Sorel injects from \$15,000-\$30,000 into the local economy, via our agency. This does not include the jobs created by the different terminals located at Sections 14,15 & 19, trucking companies and the local suppliers for these terminals.

I believe that the dredging of the approaches will increase vessel traffic in our port and will continue to fuel the local economy and this is in keeping with the "Relance Economique du Bas-Richelieu".

Sincerely yours,



Patrick Labelle  
Agences maritimes de Sorel Inc.



Hélène Goulet

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 évalue à près de 600 000 \$, a affirmé M. Roy.

*Vendredi dernier, le capitaine du Paterson, 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 manoeuvrer 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 suffisant 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 épineux dossier du dragage. Toutefois, les études d'impacts, qu'elles soient économiques ou environnementales, s'étirent. 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 du Centre local de développement du Bas-Richelieu, Yves Fortin, a expliqué à La Voix qu'il y a une importante question financière à régler. Le CLD est maître d'oeuvre dans le dossier du dragage. *Selon le protocole d'entente signé à la suite de l'obtention des 21 M \$, le fonds de relance ne peut financer au-delà de 70 % du coût total de la facture, a-t-il rappelé. Il faut donc trouver les 30 % restants. Si on parle d'une facture totale de 6 M \$ pour le dragage, cela veut dire un apport local de 1,8M \$. Au moment où on se parle, personne ne s'est encore manifesté en ce sens.* M. Fortin a de plus laissé entendre que la facture totale pourrait s'élever au-delà de 6 M \$.

Les négociations du fédéral et du provincial sur le transfert des ports et des quais peuvent aussi prendre des années à se régler, croit M. Fortin. *Québec devrait présenter bientôt sa politique maritime et ses engagements, a-t-il toutefois précisé.*

*Le député (Sylvain Simard) est sensible au problème et on essaie de trouver des solutions.*

*Vous savez, a-t-il poursuivi, le dragage représente 225 000 mètres cubes de sédiments à déplacer. Pour illustrer, un camion 10 roues peut transporter 10 mètres cubes. Ça représente donc 22 000 camions.*

Si le dossier finit par débloquer, on pourrait aussi décider d'étaler les travaux sur deux ans, avance M. Fortin.

Chose certaine, il s'agit d'un dossier *plus que préoccupant*, a-t-il conclu.

Au bureau du député et président du Conseil du trésor, Sylvain Simard, on signale que ce dernier entrera de vacances lundi prochain (20 août). Son attaché politique Sylvain Rochon a confirmé à La Voix que M. Simard sera saisi des derniers événements dès son retour.



**Le SorelTracy  
Magazine**

Tous droits réservés © 2000-2001  
[www.soreltracy.com](http://www.soreltracy.com)