




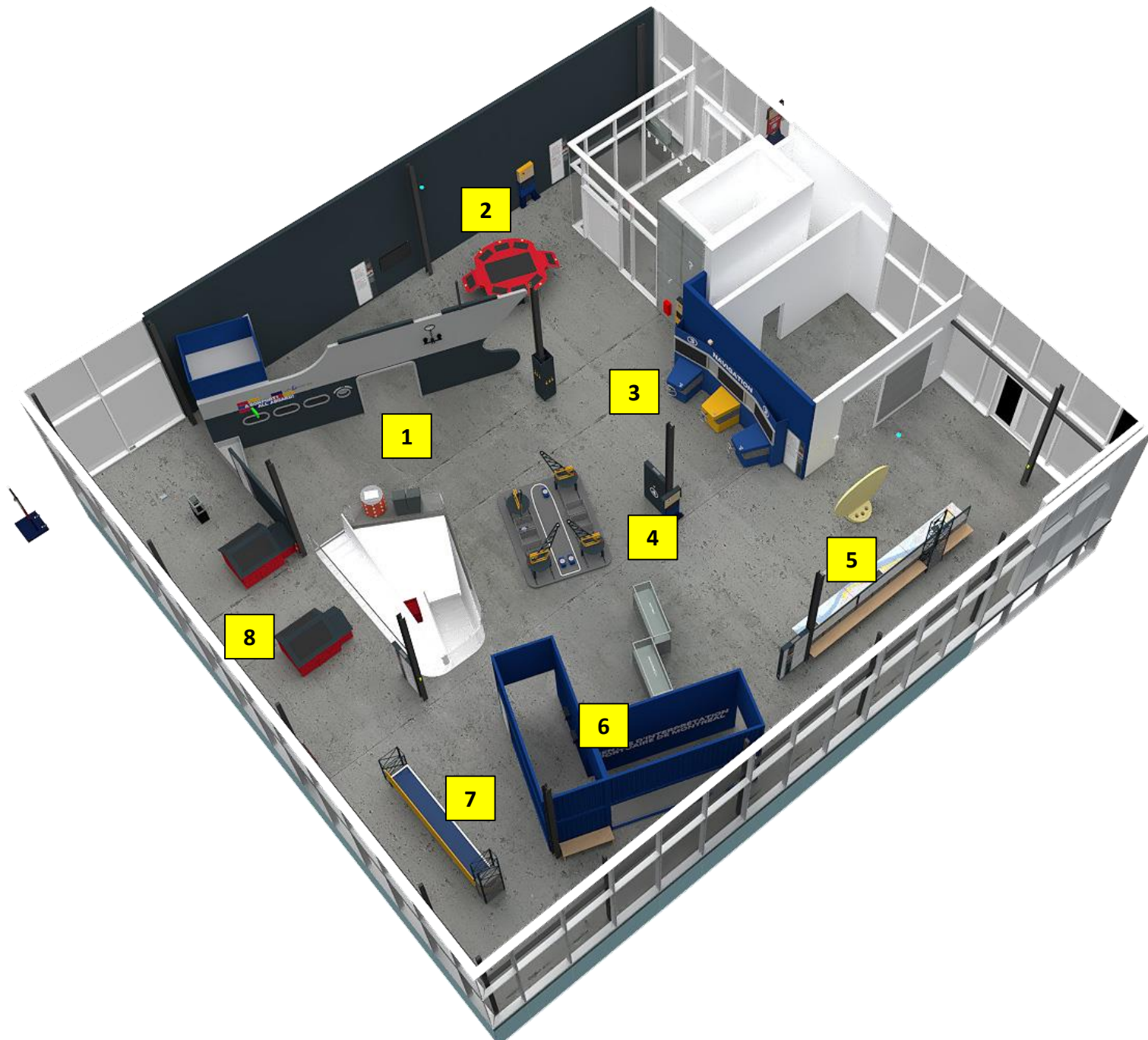
Name: Philippe Bertout
Position: Director, Grand Quai
Port of Montreal
Contact: bertoutp@port-montreal.com

The new Port Centre with interactive exhibition which explains the different steps of the industry of the Port. Explore the many professions and the particularity of the Port of Montreal. Opening in December 2019.
 Your mission : the Port of Montreal invites you to import and export some merchandise by cargo!
 You'll be required to navigate the seas and the St. Lawrence, moving your merchandise by ship, train and truck, all while respecting the environment.

ALL ABOARD !

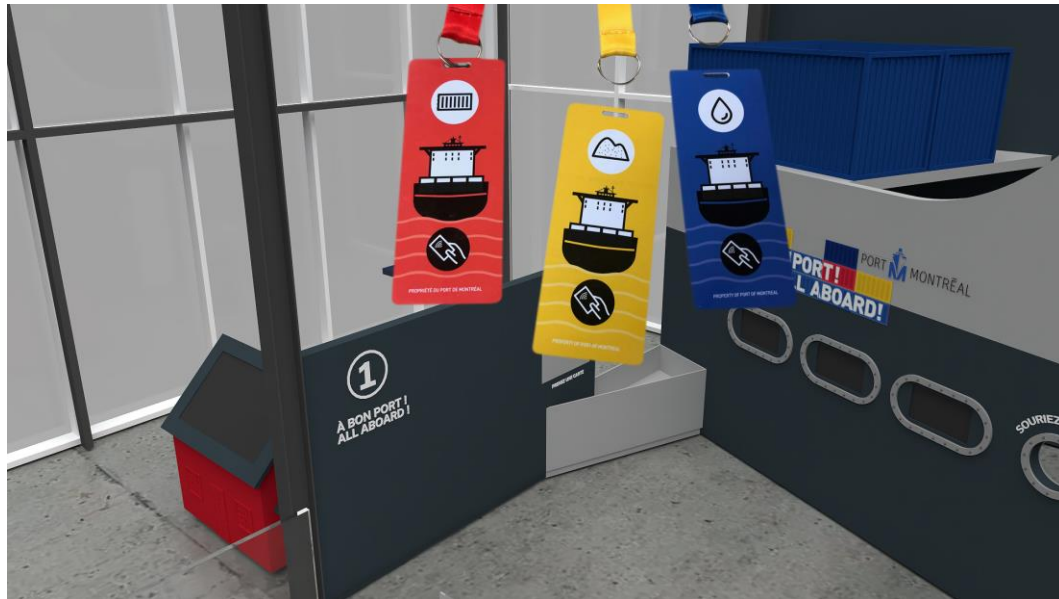
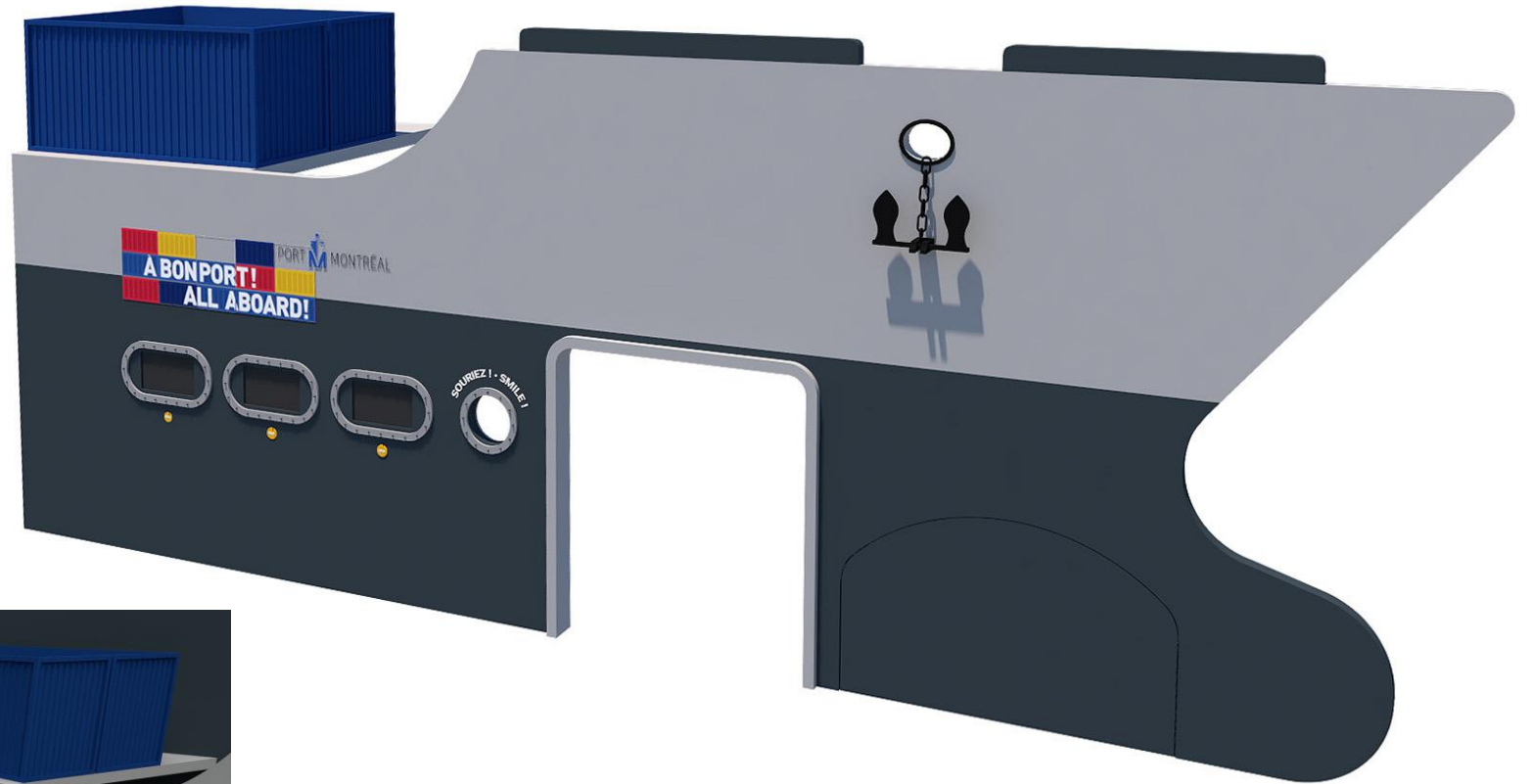
	<p>À BON PORT!</p> <p>Découvrez le Port de Montréal dans une exposition interactive pour toute la famille.</p> <p>ENTRÉE GRATUITE</p>	<p>PORT  MONTRÉAL</p>	<p>ALL ABOARD!</p> <p>Discover the Port of Montreal in an interactive exhibition for the whole family.</p> <p>FREE ADMISSION</p>	<ul style="list-style-type: none"> Pilotez un navire Pilot a ship Manœuvrez des grues Operate cranes Gérez le trafic Manage traffic

OVERVIEW

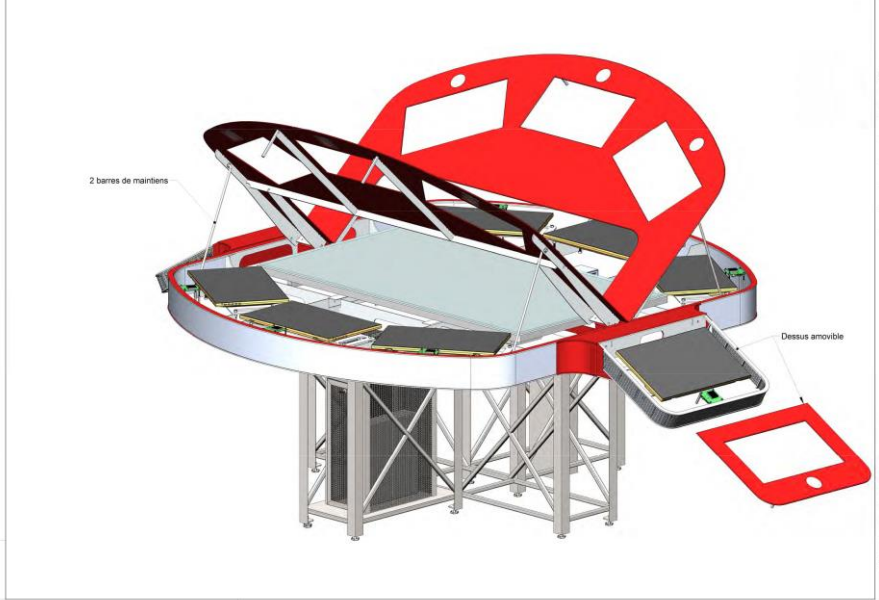
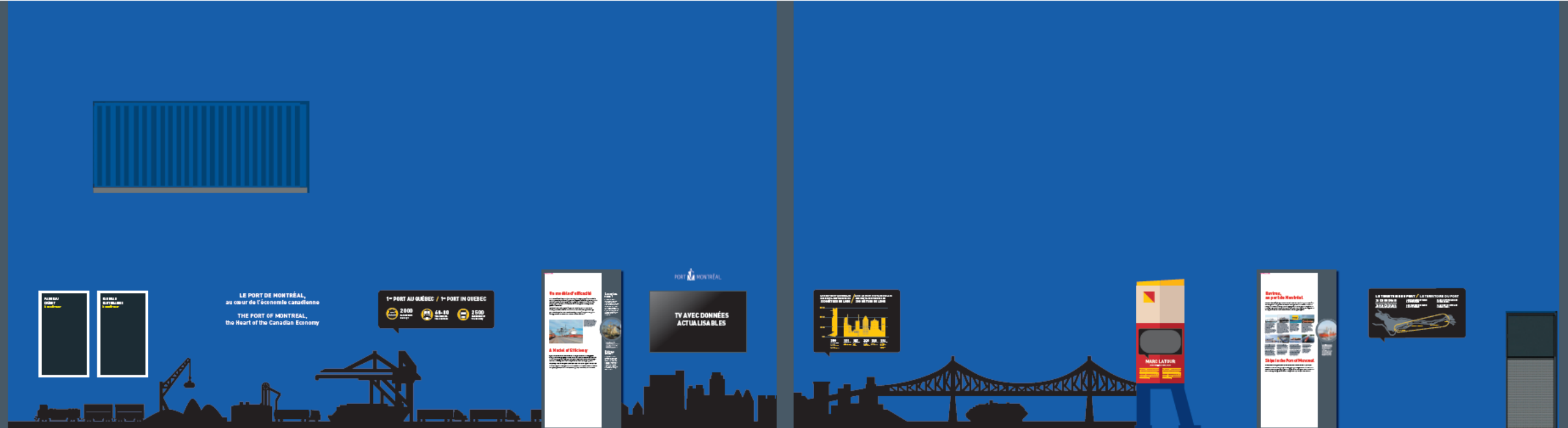


- 1- Start
- 2- Marine Transportation
- 3- Navigation
- 4- Longshoring
- 5- Port Infrastructures
- 6- Environment
- 7- Land Transportation
- 8- Merchandise

STATION 1 - START



STATION 2 – MARINE TRANSPORTATION





NŒUDS DE MARINS

Au temps de la marine à voile, les marins apprenaient à faire différents nœuds. Pendant les longues traversées, ils avaient amplement le temps de les pratiquer. Même s'ils sont moins utilisés aujourd'hui dans la marine marchande, ils sont toujours aussi intrigants. Sauriez-vous reproduire ces trois nœuds ?

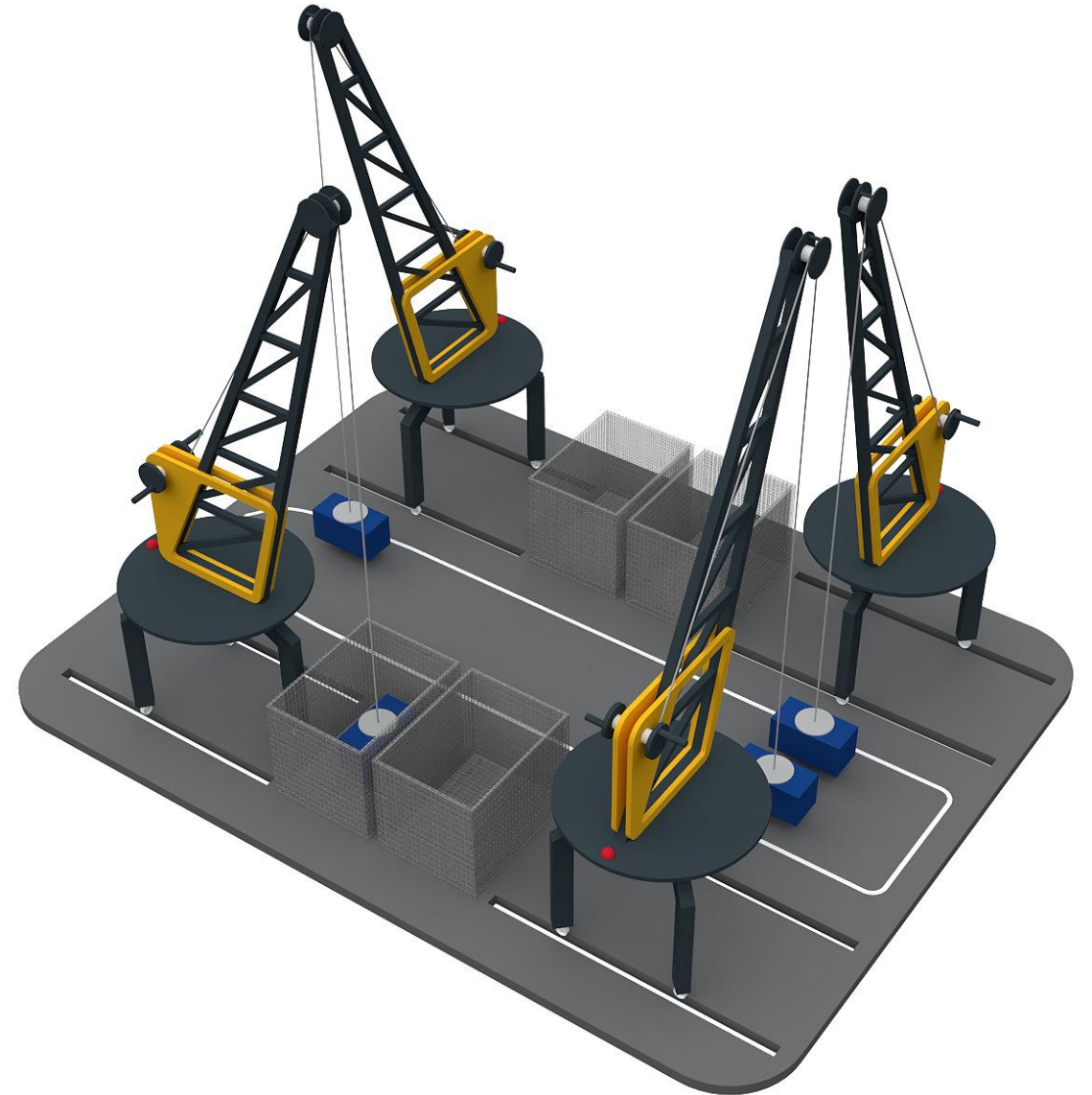


NŒUDS DE MARINS

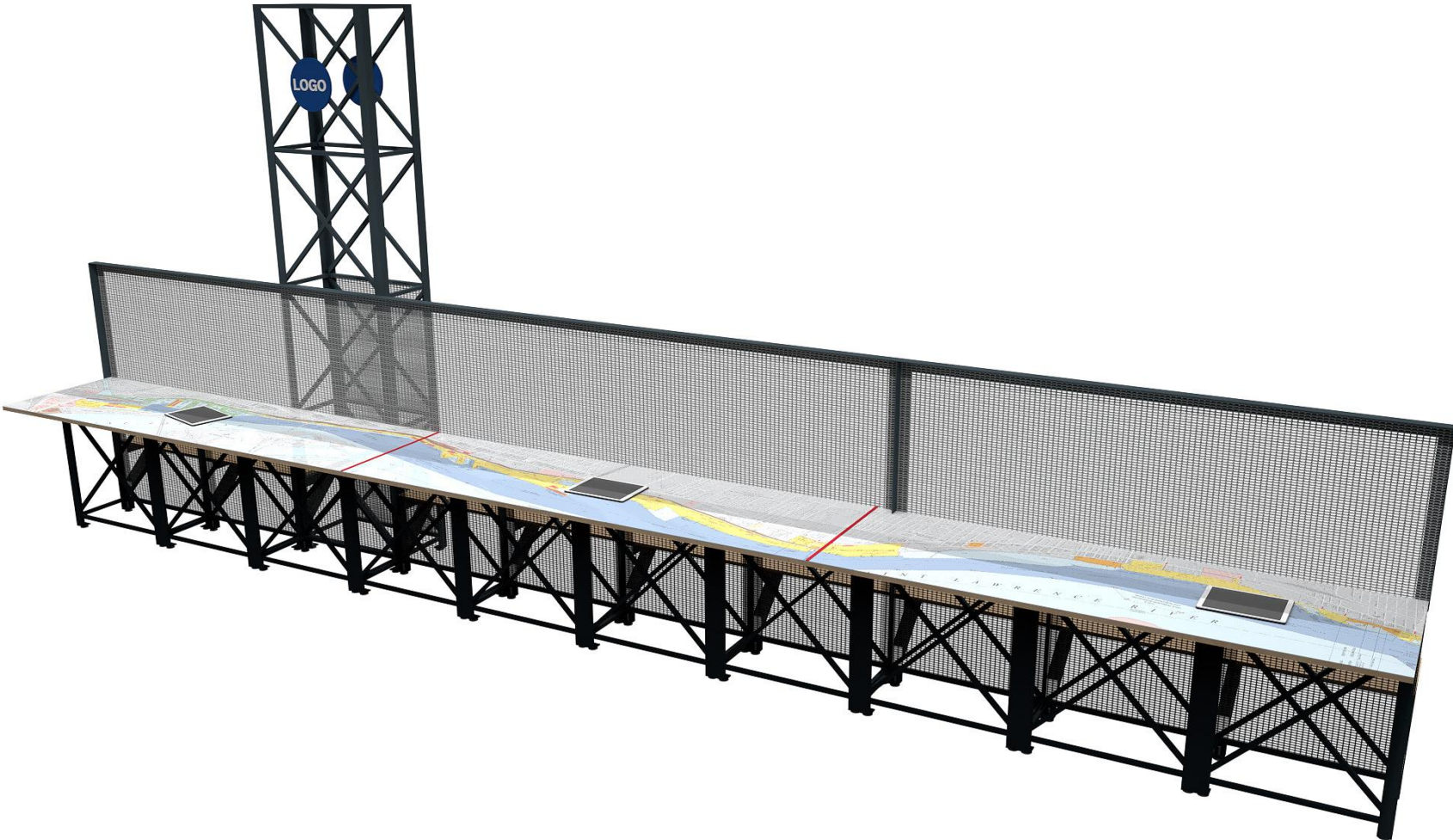
Au temps de la marine à voile, les marins apprenaient à faire différents nœuds. Pendant les longues traversées, ils avaient amplement le temps de les pratiquer. Même s'ils sont moins utilisés aujourd'hui dans la marine marchande, ils sont toujours aussi intrigants. Sauriez-vous reproduire ces trois nœuds ?



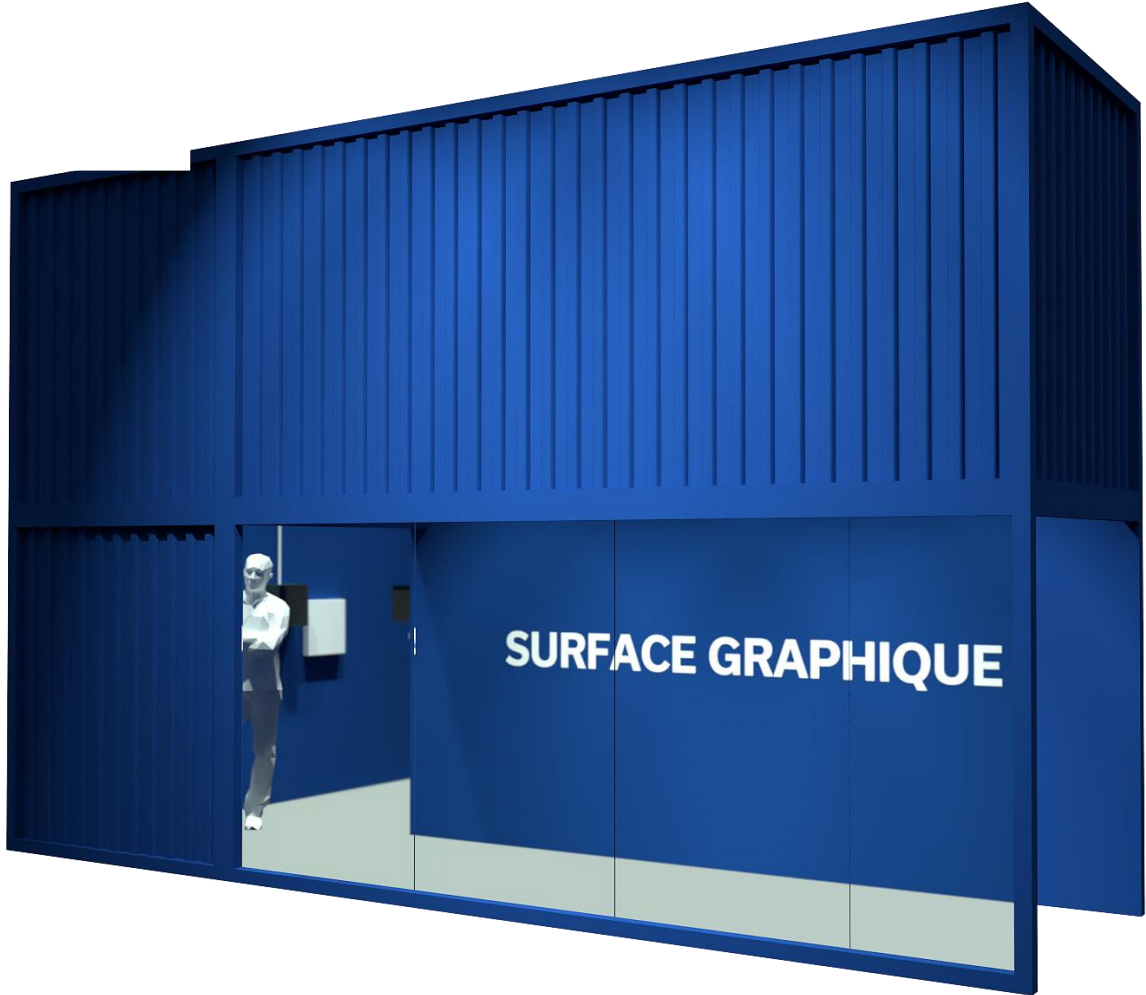
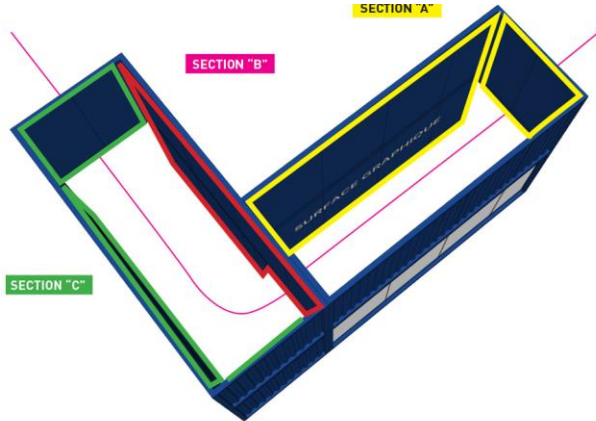
STATION 4 – LONGSHORING



STATION 5 – PORT INFRASTRUCTURES



STATION 6 – ENVIRONMENT



STATION 7 – LAND TRANSPORTATION

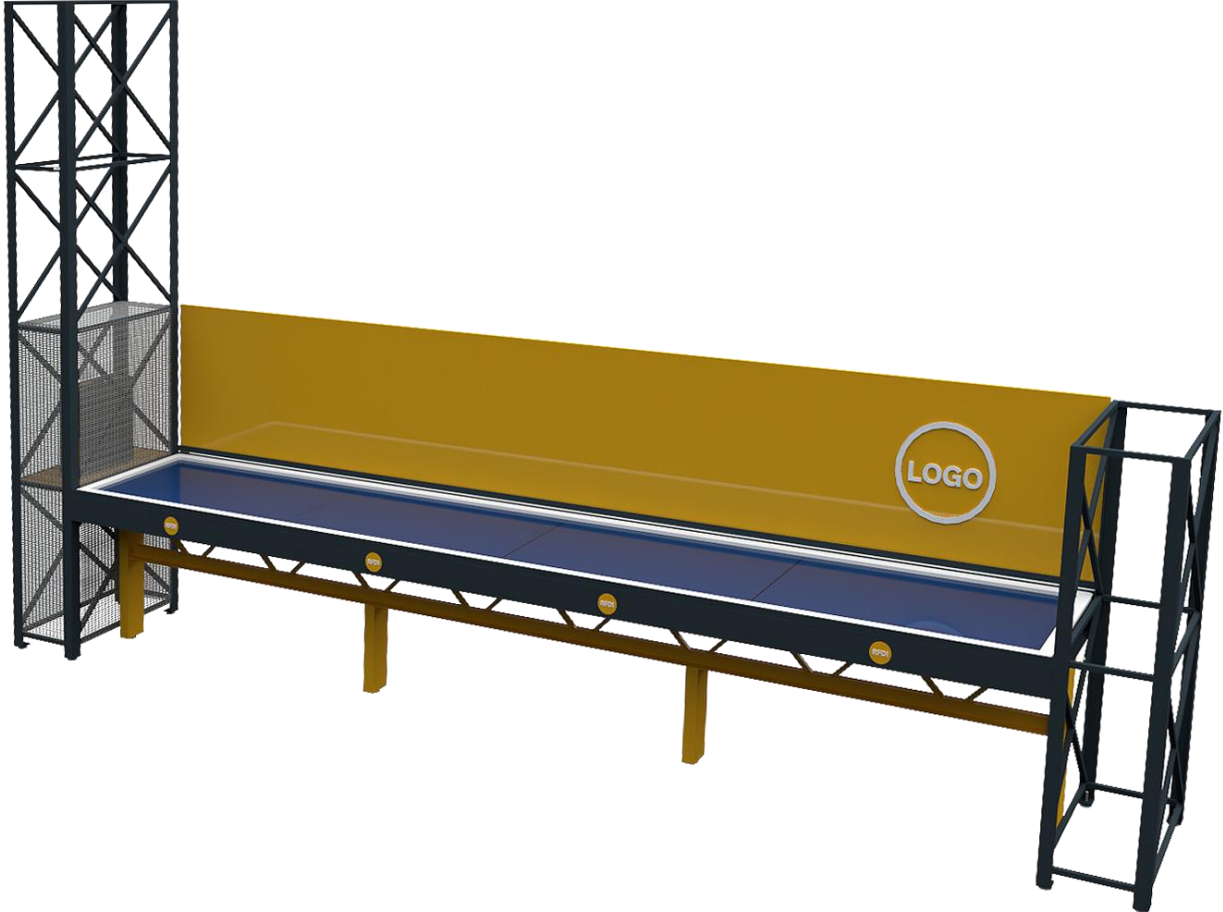
TIPO DE VINYLE À INSTALLER SUR PLACE TEXTES FINAUX À VENIR

POUR TRANSPORTER 62 000 TONNES DE MARCHANDISE, IL FAUT : 1 navire de 305 mètres de long

POUR TRANSPORTER 62 000 TONNES DE MARCHANDISE, IL FAUT : 564 wagons

POUR TRANSPORTER 62 000 TONNES DE MARCHANDISE, IL FAUT : 2 340 camions trucks

TRAFIC  TRAFFIC



STATION 8 – MERCHANDISE

VRAC LIQUIDE VRAC SOLIDE CONTENEUR

CÉRÉALES SOJA NON-TRANSGENIQUE BAUXITE (CANETTE D'ALUMINIUM)

ACIER SUCRE SEL

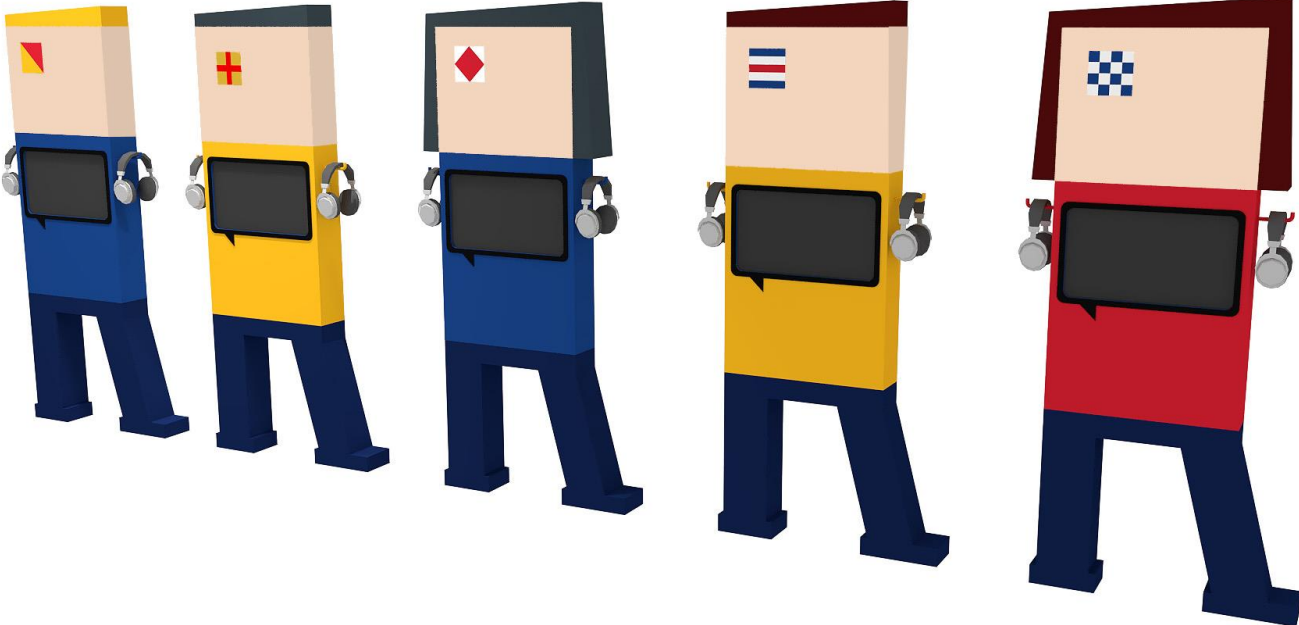
JOURS DE RETARD
00

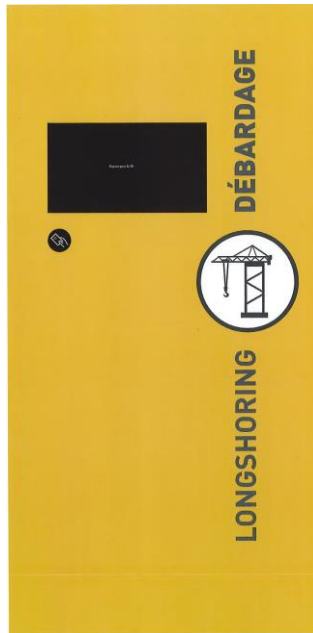


The image shows a 3D cutaway view of a house. The house is divided into several rooms: a bedroom with a bed and a red jacket, a kitchen with a stove and sink, a dining area with a table and chairs, a living area with a fireplace, and a garage with a blue car. The house is rendered in a simple, blocky style with a grey roof and white walls.



MARITIME AND PORT PROFESSIONS





15-106

Des sacs et des tonneaux... aux conteneurs !

Avant l'invention du conteneur, les cargaisons sont chargées et déchargées par les débardeurs. Ces hommes forts s'affairent des jours durant à remplir et à vider les filets que les grues abaissent ou montent des cales. Les cargaisons sont ensuite entreposées, puis rechargées, une manutention laborieuse, de plus en plus coûteuse.

De 1950 à 1975, le trafic portuaire mondial se multiplie par six. Les ports sont congestionnés, les quais encombrés... Un grand besoin d'innovation est ressenti. Le conteneur est inventé, puis les cargos pour les transporter et les machines pour les manipuler. Les débardeurs deviennent alors grutiers. Le conteneur devient roi !

Les débardeurs à l'échelle de la cale de Mers-les-Bains, vers 1940. On voit les grues et les filets de chargement. Photo: Archives de la Ville de Mers-les-Bains.

Longshoring activity at the Port of Mers-les-Bains, circa 1940. Photo: Archives of the City of Mers-les-Bains.

Le premier terminal à conteneurs, sur les débris de l'ancien quai de la France et non longeant celui-ci. Les infrastructures existantes ont été réutilisées. Le terminal a été construit à l'est du port.

From sacks and barrels... to containers!

Before the container was invented, cargo was loaded and unloaded by longshoring. These men – very strong men! – worked all day filling and emptying nets that cranes then lowered or raised from the holds of ships. Cargo was then stored and loaded again, labour-intensive handling that became more and more expensive.

From 1950 to 1975, world port traffic multiplied by a factor of six. Ports were congested, wharves were full... There was a pressing need for innovation. The container was invented, then the cargo ships to carry them as well as the machinery needed to handle them... Many longshoremen became crane operators. The container became king!

In 1966, Port administrators wanted to construct a container terminal on the site of the old port. Several factors – lack of space, congestion, difficult access, strong current under the Jacques-Cartier Bridge, etc. – pushed the project back. The first container terminal was in fact constructed several kilometres to the east of the old port.

Le saviez-vous ?

En 1946, les administrateurs du Port veulent construire un premier terminal pour conteneurs au Vieux-Port. Plusieurs facteurs font cependant reculer ce projet : manque d'espace, congestion, accès difficile, fort courant sous le pont Jacques-Cartier... Le terminal pour conteneurs sera plutôt implanté à plusieurs kilomètres à l'est.

Did you know?

In 1966, Port administrators wanted to construct a container terminal on the site of the old port. Several factors – lack of space, congestion, difficult access, strong current under the Jacques-Cartier Bridge, etc. – pushed the project back. The first container terminal was in fact constructed several kilometres to the east of the old port.

