



905, avenue de Lorimier
Montréal QC H2K 3V9

Le 14 mai 2026



OBJET : Décision - Demande d'accès au sujet de l'émission *Au cœur du port* – Demande d'accès datée du 27 mars 2026

Monsieur,

Conformément à l'article 47 de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, LRQ, c A-2.1 (« **Loi sur l'accès** »), nous donnons suite à votre demande d'accès datée du 27 mars 2026, dont le libellé est le suivant :

En vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, j'aimerais, obtenir:

- *Les documents, avis et mémos produits par les membres des équipes de scénarisation, de production et de diffusion de la série *Au cœur du port* qui mentionnent le port de Contrecœur ou le chevalier cuivré,*
- *Les échanges courriels de vos équipes portant sur le port de Contrecœur ou sur le chevalier cuivré,*
- *Les rapports, ordres du jour et comptes rendus de rencontres impliquant vos employés et concernant cette série.*

Pour le premier point de votre demande, nous avons été en mesure d'identifier des documents lui correspondant. Ces documents peuvent être consultés en suivant ce lien, valide pour une durée de trois (3) jours : <https://we.tl/t-TTe5eTZKDkpMx7pj>

Veillez noter que seuls le mot « Contrecœur » a été mentionné dans les documents retracés*. Aucun tel document en lien avec l'émission *Au cœur du port* ne mentionne les mots « chevalier cuivré ».

Nous ne pouvons cependant vous donner accès à tous les documents répertoriés puisque certains sont de la nature de ceux prévus au second alinéa de l'article 9 de la *Loi sur l'accès*. Or, le droit d'accès ne s'étend pas à ce type de documents.

En ce qui concerne les second et troisième points de votre demande, veuillez noter qu'il n'existe pas d'échanges courriels des équipes de Télé-Québec portant sur le port de Contrecoeur ou sur le chevalier cuivré, ni de rapports, ordre du jour ou comptes rendus de rencontres impliquant les employés de Télé-Québec et concernant la série *Au cœur du Port*.

Conformément à l'article 135 de la Loi, nous vous informons que vous pouvez demander la révision de cette décision auprès de la Commission d'accès à l'information dans les prochains trente (30) jours. Vous trouverez une note explicative à cet effet en **Annexe A**. Quant à l'**Annexe B**, elle contient le texte des dispositions de la Loi sur l'accès citées dans la présente décision.

Nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.

Le responsable de l'accès aux documents
et de la protection des renseignements personnels,

ORIGINAL SIGNÉ

Dominic Gourgues

***P.j. :**

1. Au cœur du port – Saison 0.2.pdf : p. 3
2. Au cœur du port – TELE-QUEBEC_LIVRABLE_Episode 01.pdf : p. 1
3. Au cœur du port – TELE-QUEBEC_LIVRABLE_Episode 04.pdf : p.1
4. Au cœur du port – TELE-QUEBEC_LIVRABLE_Episode 06.pdf : p.1
5. PDM-Épisode 01.pdf : p. 2 et 3
6. Port de Montréal – Saison 01- Prédev.pdf : p. 2

AVIS DE RECOURS EN RÉVISION**RÉVISION****a) Pouvoir**

L'article 135 de la Loi prévoit qu'une personne peut, lorsque sa demande écrite a été refusée en tout ou en partie par le responsable de l'accès aux documents ou de la protection des renseignements personnels ou dans le cas où le délai prévu pour répondre est expiré, demander à la Commission d'accès à l'information de réviser cette décision.

La demande de révision doit être faite par écrit; elle peut exposer brièvement les raisons pour lesquelles la décision devrait être révisée (art. 137).

L'adresse de la Commission d'accès à l'information est la suivante :

QUÉBEC

Commission d'accès à l'information
Bureau 2.36
525, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5S9

Tél : (418) 528-7741
Télé : (418) 529-3102

MONTRÉAL

Commission d'accès à l'information
Bureau 900
2045, rue Stanley
Montréal (Québec) H3A 2V4

Tél : (514) 873-4196
Télé : (514) 844-6170

b) Motifs

Les motifs relatifs à la révision peuvent porter sur la décision, sur le délai de traitement de la demande, sur le mode d'accès à un document ou à un renseignement, sur les frais exigibles ou sur l'application de l'article 9 (notes personnelles inscrites sur un document, esquisses, ébauches, brouillons, notes préparatoires ou autres documents de même nature qui ne sont pas considérés comme des documents d'un organisme public).

c) Délais

Les demandes de révision doivent être adressées à la Commission d'accès à l'information dans les 30 jours suivant la date de la décision ou de l'expiration du délai accordé au responsable pour répondre à une demande (art. 135).

La loi prévoit spécifiquement que la Commission d'accès à l'information peut, pour motif raisonnable, relever le requérant du défaut de respecter le délai de 30 jours (art. 135).

TEXTE DES DISPOSITIONS DE LA LOI SUR L'ACCÈS CITÉES DANS LA DÉCISION

9. *Toute personne qui en fait la demande a droit d'accès aux documents d'un organisme public.*

Ce droit ne s'étend pas aux notes personnelles inscrites sur un document, ni aux esquisses, ébauches, brouillons, notes préparatoires ou autres documents de même nature.

AU CŒUR DU PORT

SAISON 02

casadel



SYNOPSIS

Le port de Montréal est une organisation mythique et méconnue et il en va de même pour le milieu maritime québécois.

La saison 02 de la série documentaire *Au cœur du port* nous permettra d'approfondir notre connaissance du port de Montréal et de suivre plusieurs protagonistes clés rencontrés en saison 01 (Julie Gascon, Julien Baudry, Katryne Parenteau, Dany Rochon, etc.).

La saison 02 nous fera aussi voyager des Grands Lacs jusqu'à Sept-Îles, en passant par Bécancour, Trois-Rivières, Québec et les brises-glaces de la Garde-côtière qui patrouillent le Fleuve Saint-Laurent l'hiver.

Le secteur maritime québécois est crucial dans plusieurs régions de notre province. Après tout, le Québec a été fondé et s'est construit sur les berges du fleuve et l'activité économique et touristique qui en résulte est florissante.

La saison 02 d'*Au cœur du port* nous plongera dans de nouveaux lieux méconnus et inaccessibles au grand public, tout en nous continuant de faire découvrir des humains passionnés par leur travail.

(02)



TRAMES NARRATIVES DE SAISON

Construction du terminal de Contrecoeur

Projet phare de l'Administration portuaire de Montréal, la construction du terminal de Contrecoeur débutera en 2026 et comportera de grands défis. Il nous semble évident que la construction de ce projet pourra être une trame narrative qui reviendra au cours de la saison 02.

Cohésion du secteur maritime

Face aux défis économiques et aux menaces américaines, il peut être tentant pour les différents ports québécois de "jouer chacun pour soi". Mais on est toujours plus fort quand on se tient "en bloc". Les différents acteurs du secteur maritime se connaissent bien et il sera intéressant de suivre les tractations politiques et économiques généralement initiées et portées par le port de Montréal.

Renouveau au Port de Québec

Le Port de Québec devrait connaître une année charnière en 2026, avec le début de la réfection de ses quais ancestraux, et l'obtention des permis pour la mise en chantier d'un nouveau terminal à conteneur pour les échanges internationaux.

Guerre des tarifs et diversification commerciale

En saison 01, les intervenants du port de Montréal étaient déjà à pied d'œuvre pour faire face à la guerre tarifaire déclenchée par les États-Unis. La diminution des échanges commerciaux a eu un impact sur l'ensemble de la chaîne logistique, incluant le milieu maritime. À court terme, cela signifie une diminution du volume transitant par le port.

Les efforts de diversification des marchés pour les entreprises d'ici impliquent une croissance rapide des échanges commerciaux par navire dans les prochaines années, et la reprise pourrait être plus rapide et plus forte que prévu. Nous suivrons les efforts de la direction du port dans cette diversification, qui pourrait inclure des missions commerciales à l'étranger et des opérations séductions avec des partenaires potentiels.

PERSONNAGES

SUIVI DES PERSONNAGES DE LA SAISON 01

Dans cette saison 02, nous proposons de continuer à suivre certains personnages clés de l'Administration portuaire de Montréal tels que **Julie Gascon (PDG)**, **Julien Baudry** (relations publiques), **Katryne Parenteau** (chef des marins), **Sébastien Bouliannes** (marin), **Tommy Poulin** (capitaine de port adjoint), **Dany Rochon** (directeur de la sécurité).



Julie Gascon, PDG de l'APM



Julien Baudry, Directeur de cabinet



Dany Rochon



Katryne Parenteau,



Sébastien Bouliannes



Tommy Poulin

NOUVEAUX PERSONNAGES

Nous allons également découvrir de nouveaux personnages, tels que **Olga Farman (PDG du Port de Québec)**, des membres d'équipage des brises-glaces de la Garde-Côtière et des travailleurs au port de Sept-Îles.



Olga Farman, PDG du Port de Québec



Marie-Soleil, Matelot-timonière
Brises-glaces de la Garde-Côtière

<https://f.io/ex1KUV-G>

(04)

SUJET POTENTIELS

TEMPS DES FÊTES ET FERMETURE DE LA VOIE MARITIME

En fonction 24h/24, 365 jours par année, le Port de Montréal ne dort jamais. Le premier épisode de la saison 02 pourrait débuter en pleine période des fêtes. Alors que la plupart des montréalais en profitent pour acheter leurs derniers cadeaux en ce 21 décembre, un bateau porte-conteneurs se rapproche du port et arrivera sous peu. En plus d'être déchargé juste avant le jour de Noël, l'équipage étranger passera le 24 et 25 décembre à bord.

Bien que le bateau bat pavillon du Royaume-Uni, les marins sont principalement des Philippins, des Indiens et des Thaïlandais. Éloignés de leur famille en ce temps des fêtes, plusieurs sont surpris par la température et le froid sur le pont du bateau. Nous suivons l'équipage du porte-conteneur. Ceux-ci se rassemblent à la Maison des marins, dans le Vieux-Port de Montréal, afin de recevoir des vêtements chauds et d'avoir un endroit où célébrer le réveillon et appeler leurs proches (plusieurs sont chrétiens).

À la fin décembre (généralement autour du 31 décembre), c'est généralement la fermeture de la Voie maritime reliant Montréal aux Grands Lacs. Nous suivons la Garde-Côtière dans cette période cruciale de l'année. Effectivement, il faut s'assurer que tous les bateaux qui sont sur les Grands Lacs aient le temps de quitter vers l'Océan Atlantique. Comme l'hiver et le froid sont arrivés plus tôt cette année, cela peut compliquer la vie pour plusieurs lignes maritimes.

Du côté du centre de contrôle du Port de Montréal, la fermeture de la voie maritime réduit le trafic et simplifie les opérations durant la période hivernale.

REMISE DE LA CANNE À POMMEAU D'OR

À tous les 1er ou le 2 janvier, alors que la plupart des Québécois cuvent leur vin du 31 décembre... le Port de Montréal (et le Port de Québec!) poursuit une tradition bien ancrée depuis 1840 : la remise de la Canne à pommeau d'or. Cette cérémonie protocolaire, qui se fait avec la haute direction du port et divers dignitaires, vise à remettre une canne au capitaine du premier bateau qui accoste au Port de Montréal lors de la nouvelle année.

Cette cérémonie met en relief le fait que le monde maritime a ses propres codes et ses propres traditions qui sont inconnues du grand public. Cet esprit de communauté et de solidarité est fort et partagé entre tous les marins du monde. À nous de plonger et d'en apprendre davantage sur cet univers méconnu, dans les prochains épisodes.

HIVERNEMENT DES BATEAUX ET GARDIENS ISOLÉS

Certains navires hivernent au Port de Montréal pour la totalité de l'hiver. Les navires de la Canadian Steamship Lines, et un navire de NEAS, dorment à la section 57 du Port de Montréal. Ces navires qui hivernent donnent lieu à un des emplois les plus particuliers du secteur maritime : gardien de bateau. **De décembre à mars, des marins - retraités pour la plupart - vivent jour et nuit à bord de ces bateaux qui sont amarrés à quai, afin d'assurer la sécurité et la surveillance technique des équipements.** Ces hommes, souvent très vieux (70-80 ans) sont parfois avec leur épouse et font une ronde quotidienne du navire. Les équipes de sécurité (Dany Rochon) du port vont également faire un tour à chaque jour afin de s'assurer que ces gardiens de bateaux soient en santé.

Ce travail en est un d'isolement (ça fait un peu penser à *The Shining!*).

SUJET POTENTIELS

NAVIGUER À TRAVERS LES GLACES DU FLEUVE

Nous sommes en plein mois de février. Il fait -25° Celsius. Le Fleuve Saint-Laurent est gelé en de nombreux endroits et la glace dérivent jusqu'au Golfe, ce qui pose des défis pour les navires. **Nous suivons Katryne Parenteau alors qu'elle effectue un contrat de pilotage de glace dans le Golfe du Saint-Laurent.** Dans ce contrat qu'elle adore faire, elle prend un congé sans solde de ses fonctions au Port de Montréal pour aller piloter des navires étrangers dans les glaces du Golfe.

Nous en profitons ensuite pour découvrir le travail de la Garde-Côtière qui surveille et brise les glaces du Fleuve Saint-Laurent à partir de la ville de Québec. Avec leur brise-glace et leur hélicoptère à bord, ils vont faire de la surveillance et des relevés des glaces un peu partout sur le Saint-Laurent pour assurer la fluidité des navires.

Ils accompagnent également les navires étrangers à travers les amoncellements qui pourraient être dangereux.

On découvre que la navigation dans le fleuve durant l'hiver est assez particulière pour les capitaines de navires étrangers, et que tous les bateaux ne sont pas adaptés à la navigation sous ces températures.

PORT DE SEPT-ÎLES

Le port de Sept-Îles est sans contredit le plus important port minéralier en Amérique du Nord. Ses infrastructures de pointe du port peuvent accueillir les plus grands vraquiers du monde, tels que les Chinamax, des vraquiers océaniques de grande capacité.

Les installations s'étendent au bord d'une baie profonde sur la rive nord du golfe du Saint-Laurent. Ici, le port vit au rythme des ressources et des navires massifs. C'est un monde où la nature impose ses règles : vent qui tourne, froid mordant, visibilité qui chute, glace, et malgré tout, il faut opérer.

On sort le minerai du Québec par ce port dont les infrastructures sont géantes. **On en profite pour filmer du minerai à partir d'une mine de la Côte-Nord. On suit son trajet en train jusqu'au port, puis l'embarquement à bord d'un immense navire chinois.**

En filigrane, on découvre la relation intime entre une communauté et son port : emplois, fierté, danger, savoir-faire. Sept-Îles n'est pas "un autre port" : c'est une autre planète portuaire — et une pièce clé du réseau québécois.

Autrefois géré par le gouvernement fédéral, le Port de Sept-Îles est devenu une organisation autonome en 1999. C'est maintenant une organisation locale, gérée et dirigée par des gens de Sept-Îles, et leur vision de développement se fonde uniquement sur les réalités et besoins de la communauté nord-côtière et québécoise.

Vidéo de Logistec (pour voir les installations) :
https://youtu.be/sMZOW_yHuN4?si=RRinoTLVNZE0geSL

SUJET POTENTIELS

PORT DE QUÉBEC

Le port de Québec a des caractéristiques très différentes du Port de Montréal. Il est en eaux profondes et peut accueillir des navires avec un tonnage plus élevé que Montréal. De plus, comme il n’y a aucun pont entre l’océan Atlantique et Québec (contrairement à Montréal), des navires de plus grande hauteur et de plus grande envergure peuvent y accoster.

2026 sera une année charnière pour le port de Québec. Tout d’abord, le port attend la réponse d’un financement du gouvernement fédéral pour restaurer ses quais ancestraux. Le port de Québec est le plus vieux port du Canada, et certains de ses quais datent de 1885.

De plus, le port de Québec attend une réponse du gouvernement fédéral pour obtenir des douaniers à temps plein, ce qui permettrait au port d’ouvrir un terminal de conteneurs pouvant accueillir des navires internationaux. Cela ouvrirait un tout nouveau marché pour le port! D’autant plus qu’il peut accueillir des navires plus gros que Montréal et qu’il profite de l’intermodalité (trains, autoroutes).

En parallèle, on met en scène un enjeu universel : comment un port moderne se transforme, se justifie, se rend plus durable tout en restant un moteur économique. Québec devient le décor idéal pour raconter cette tension et démontrer le travail de collaboration avec les autres ports québécois, dont le Port de Montréal.

MATIÈRES DANGEREUSES AU PORT DE MONTRÉAL (PÉTROLE)

Quand on parle de port, on pense rarement à l’essence, aux produits chimiques, aux règles d’entreposage ou aux plans d’intervention. Et pourtant, une part essentielle du travail consiste à empêcher l’accident avant même qu’il soit possible.

On suit une journée où une cargaison de carburant transite au port : réception, inspection, zones dédiées, procédures, communication radio, sécurisation du périmètre. Les équipes sécurité, prévention incendie, et environnement deviennent les protagonistes d’un “thriller silencieux” où le danger ne se voit pas... justement parce que tout est bien fait.

Au port de Montréal, les terminaux pétroliers et gaziers assurent notre approvisionnement en combustibles pour nos autos, nos avions et nos bateaux. **Depuis peu, du combustible “vert” transite également par le port, mais nécessite de nouvelles mesures de sécurité.**

En parallèle, un incident mineur (odeur suspecte, capteur qui déclenche, doute sur l’étiquetage, petit déversement maîtrisé) lance une séquence d’intervention : décision rapide, coordination, documentation, puis retour à la normale. On comprend alors la philosophie du port : on ne gagne pas en allant vite; on gagne en évitant l’erreur.

SUJET POTENTIELS

LE BLÉ - LA RUÉE JAUNE

Le Port de Montréal joue un rôle crucial dans l'exportation de grain, aussi bien en vrac qu'en conteneurs. Les principaux produits exportés comprennent le blé, les fèves de soja, les lentilles sèches, les pois secs et le millet. Ces grains sont expédiés majoritairement vers l'Asie, l'Europe du Nord et la Méditerranée, et sont destinés à la fois à la consommation humaine et au bétail.

Au retour des récoltes, le blé arrive par train et par camion, et tout doit s'aligner : qualité, humidité, stockage, chargement, paperasse, horaires des navires.

D'un côté, on suit la chaîne "terre → port" : l'arrivée des wagons, les opérations de transbordement, la coordination avec le centre de contrôle et la réalité des fenêtres de temps. Un grain "trop humide" peut retarder une cargaison entière; un bris mécanique peut créer un effet domino dans tout le secteur.

De l'autre, on embarque dans le point de vue des équipes qui garantissent la fluidité : opérateurs, planificateurs logistiques, travailleurs de quai, cheminots. La tension monte lorsque la météo menace (pluie, vent) et qu'un navire attend au mouillage. Ici, chaque minute coûte cher — mais la sécurité et la précision priment.

Exploité par Viterra, l'élévateur no 4, avec ses 350 silos contenant jusqu'à 4000 tonnes chacun, peut stocker 262 000 tonnes de céréales et charger jusqu'à 5500 tonnes de grain à l'heure dans des vraquiers. L'épisode révèle un Montréal qu'on ne voit jamais : une ville qui nourrit le monde, grâce à une chorégraphie industrielle millimétrée.

JOURS ATYPIQUES – MARCHANDISES HORS NORMES

Au Port de Montréal, aucune journée n'est identique puisque toutes sortes de marchandises transitent en ses lieux! Cet épisode se consacre d'abord au transport de marchandises atypiques et surdimensionnées. On peut penser à des pales d'éoliennes, de grandes poutrelles d'acier, un tunnelier, etc.

Comment les débardeurs s'y prennent-ils pour travailler avec des marchandises atypiques? Combien ont-ils de temps pour se préparer à l'avance? Est-ce que cela impacte le transport des autres marchandises?

MISSION COMMERCIALE DE JULIE GASCON

Nous pourrions suivre Julie Gascon dans une mission commerciale à l'international. Un déplacement en Chine ou en Allemagne est plausible pour 2026.

Lors de ce déplacement, des rencontres sont organisées avec des décideurs politiques, avec les gestionnaires de port de ces pays, ainsi qu'avec des acteurs économiques. L'objectif est d'attirer des investissements ou d'attirer des partenaires commerciaux vers la ville de Montréal.

LES GRANDS LACS ET LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Peu de gens savent que des navires qui partent de Montréal peuvent se rendre jusqu'à Chicago grâce au système d'écluse de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Nous faisons découvrir cette voie navigable et ses 15 écluses (certaines sont canadiennes et d'autres américaines).

On pourrait par exemple suivre du minerai de fer qui quitte la Côte-Nord à destination des villes de l'industrie automobile de l'Ontario et des États-Unis. Ou encore voir avec les navires de CSL pour leurs navires *Self-unloader*.

SUJET POTENTIELS

ESTACADES DE LA GARDE-CÔTIÈRE PAR LE GROUPE OCÉAN

À tous les automnes, le Groupe Océan va installer des estacades pour le Garde-Côtière dans le Lac Saint-Pierre, à la hauteur de Yamachiche, Lanoraie et Lavaltrie.

Les estacades sont installées afin de diriger les glaces vers certains secteurs du fleuve, afin de favoriser un courant plus élevé dans le chenal de navigation pour éviter la formation de glaces.

Au printemps, la désinstallation des estacades crée d'autres défis, puisqu'on y retrouve des arbres (qui pèsent parfois jusqu'à 9 tonnes!) et des déchets. Lorsque les crues printanières sont très fortes, il n'est pas rare d'y retrouver des quais, des pneus, et même un spa!
Les bateaux de Groupe Océan partent de Sorel pour ce mandat.

DRAGAGE À ARCTIC BAY

Il est possible que le Groupe Océan tombe sur un projet de dragage pour un projet de minière à Arctic Bay.

Ce projet potentiel est à l'extrême nord du Canada!

DÉCHARGEMENT D'HYDROCARBURES DANS LE GRAND NORD

Dans certains villages du Nunavut, le déchargement des hydrocarbures s'effectue par des hoses flottantes, qui peuvent faire jusqu'à 7000 pieds de long. Ce ravitaillement est à la fois délicat et essentiel pour les communautés du Grand Nord. Contrats avec la FCNQ.

TRANSPORT CANADA - INSPECTION D'UN NAVIRE

Port State Control : inspection surprise des navires étrangers. Inspection technique complète de la conformité du navire, vérification des certificats, équipage, etc.

Inspection de marchandise : les navires de grains qui vont à l'international doivent être inspectés. Il y a une façon de charger le grain pour s'assurer que les cales sont pleines. Si elles ne sont pas pleines, le grain doit être recouvert d'une grosse bâche pour s'assurer que le grain ne se déplace pas dans les cales et ne puisse pas nuire à la stabilité du navire.

Inspection de ballaste : les eaux de ballaste doivent être conformes (système de traitement des eaux de ballaste). C'est surtout environnemental comme démarche, mais c'est important que les eaux de ballastes

INSTITUT MARITIME DE RIMOUSKI

La majorité des marins, matelots, capitaines et pilotes sont passés par l'Institut maritime du Québec à Rimouski. Ce lieu de formation est emblématique dans le milieu. Nous pourrions suivre Katryne Parenteau qui va à la rencontre d'étudiants qui sont sur le point de terminer leur formation comme pilote. Nous pourrions ensuite suivre les étudiants finissant dans leurs stages de pilotage de navires.

GARDE-CÔTIÈRE ET RELEVÉ D'ÉPAVES DANS LE FLEUVE SAINT-LAURENT

Nous pourrions suivre la Garde-côtière qui fait des relevés des fonds marins du Fleuve Saint-Laurent ou du Golfe Saint-Laurent. Ce travail de cartographie permet entre autres de mettre à jour le positionnement d'épaves!

L'ÉQUIPE

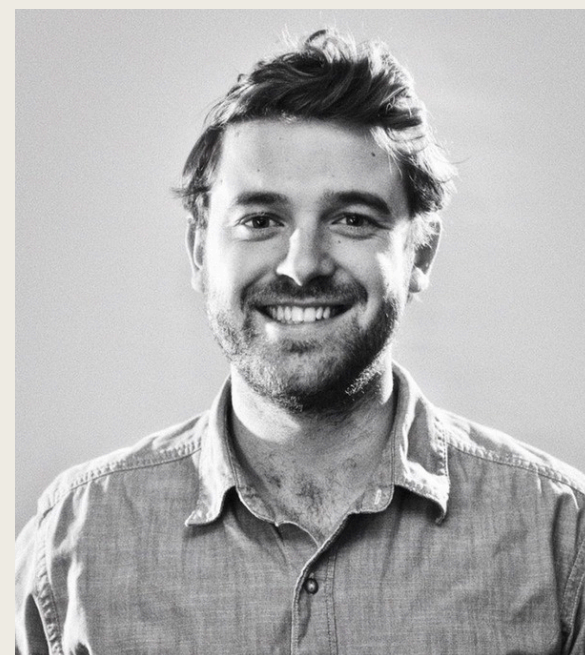
(10)



THIERRY SIROIS

Réalisation

Co-fondateur de Casadel films, Thierry a réalisé les séries “Pilotes de brousse” ainsi que la saison 01 de la série “Au coeur du port”. Il est également reconnu pour son travail de direction photo (Donner l’goût, Frank Bourassa et ses faux millions, Le dernier vol de Raymond Boulanger)



PATRICK FRANCKE-SIROIS

Prod, recherche et scénarisation

Patrick oeuvre en documentaire depuis plus de 5 ans. En plus de produire, Patrick conçoit des projets et a effectué la recherche et la scénarisation de la série “Au coeur du port” (série docu d’observation - 6 x 1h - Télé-Québec - 2026)



HÉLÈNE VILLEMURE

Productrice

Productrice chez Casadel Films, Hélène a assuré le succès des séries Frank Bourassa et ses faux millions (Prix Gémeaux) et Donner l’goût (Prix Gémeaux).



MYLÈNE PÉTHEL

Recherche

(À CONFIRMER)

Mylène a déjà soutenu l’équipe de Casadel pour la recherche de la saison 01 d’Au coeur du port. Nous aimerions travailler avec elle pour la saison 02!

BIENVENUE À LA CASA!

(11)

Casadel est une boîte de production canadienne spécialisée dans la création de projets documentaires et magazines à la fois innovants, intelligents et divertissants, qui mettent en valeur de vraies histoires, avec de vraies personnes.

Dans les dernières années, les productions de Casadel ont été récipiendaires de 11 prix Gémeaux, 2 prix Numix et 1 Olivier.

Casadel se démarque par son équipe soudée et chaleureuse, qui mise toujours sur la qualité de ses productions.

Nous sommes des gens accessibles et ordinaires, qui adorent raconter des histoires extraordinaires.

Bienvenue à la Casa!



QUELQUES PROJETS TÉLÉVISUELS



Donner l'goût (12 x 1h)

Télé-Québec - 2025

*Prix Gémeaux 2025 - Meilleure magazine culturel
*Prix Gémeaux 2025 - Meilleure réalisation magazine



Pilotes de brousse (6 x 1h)

Télé-Québec - 2025

*Prix Gémeaux 2025 - Meilleure montage documentaire



Beautés rebelles (10 x 1h)

TV5 - 2025



FRANK BOURASSA et ses faux millions

Crave / Canal D - 2023

*Prix Gémeaux 2024 - Meilleure série documentaire



L'AFFAIRE CHANTALE DAIGLE : le docu

Noovo - 2023



LE DERNIER VOL DE RAYMOND BOULANGER

Crave / Canal D - 2020

*Prix Gémeaux 2021 - Meilleure scénario documentaire
*Prix Gémeaux 2021 - Meilleure réalisation documentaire

ÉCRIVEZ-MOI
PATRICK@CASADELFILMS.COM

DÉCOUVREZ NOTRE SITE WEB
CASADELFILMS.COM

PRÉSENTÉ PAR
PATRICK FRANCKE-SIROIS

**CRÉONS UN PROJET
MÉMORABLE
ENSEMBLE**

Envoi à : documentation@telequebec.tv

Livraison souhaitée : 5 semaines avant la date de première diffusion, afin de disposer des meilleures possibilités de retombées et, au plus tard, le lundi précédant la semaine de diffusion.

Format : Word(docx)

TITRE DE LA SÉRIE [obligatoire] : max 100 caractères, espaces compris	
Au cœur du port	
NUMÉRO DE L'ÉPISODE [obligatoire]	DATE DE DIFFUSION [obligatoire]
01	19 février 2026
TITRE DE L'ÉPISODE [obligatoire] : max 80 caractères, espaces compris	
Tempête sur le port	
ACCROCHE [obligatoire] : max 80 caractères, espaces compris	
Tempête historique, chantier d'urgence : le Port de Montréal à l'épreuve	
RÉSUMÉ COURT [obligatoire] : max 248 caractères, espace compris	
Janvier 2025, une tempête historique recouvre Montréal de 70 cm de neige en cinq jours. Malgré le froid et les intempéries, le port avance : annonce décisive pour Contrecœur, travaux d'urgence au quai 28, puis le retour apaisé de la belle saison.	
RÉSUMÉ LONG [facultatif] : max 2000 caractères, espace compris	
<p>L'année 2025 s'ouvre sous une tempête de neige historique. En moins de cinq jours, 70 centimètres s'abattent sur Montréal, paralysant la ville et mettant les infrastructures à rude épreuve. Au port, les équipes de déneigement s'activent sans relâche. Jour et nuit, elles dégagent les voies, les quais et les accès stratégiques, repoussant la neige pour maintenir la circulation des travailleurs et des marchandises.</p> <p>Dans ce contexte particulier, Julie Gascon, PDG du Port de Montréal, tient une conférence de presse déterminante aux côtés du premier ministre François Legault. Au cœur des annonces : l'avenir du projet de Contrecœur, appelé à redessiner la capacité logistique du port et son rôle stratégique dans les chaînes d'approvisionnement.</p> <p>Pendant que les projecteurs sont braqués sur l'avenir, une urgence se joue sur le terrain. Le quai 28 montre des signes inquiétants de fragilisation. Le risque d'effondrement impose une intervention rapide. En plein mois de février, sur un fleuve encore pris par la glace, d'importants travaux d'urgence sont lancés. Une chorégraphie lourde et précise s'installe : machinerie, ingénieurs et équipes spécialisées composent avec le froid et le courant. Prévue pour durer vingt semaines, l'opération se heurte à des délais, révélant la complexité de travailler au cœur du fleuve Saint-Laurent.</p> <p>Puis, lentement, la glace cède. La neige se retire des quais, laissant réapparaître l'acier et le béton. Avec le dégel vient un changement de rythme. Le port se transforme, s'ouvre, respire autrement. La saison des croisières s'amorce avec l'arrivée du premier navire de passagers au Grand Quai. Un</p>	

moment de transition, presque cérémonieux, qui marque l'entrée dans la belle saison et rappelle que, malgré les tempêtes, le port demeure en mouvement, vivant, résilient, essentiel.

INFORMATIONS DE PRODUCTION [obligatoire]

Inscrire toutes les personnalités de l'épisode qui correspondent aux catégories inscrites ci-dessous (seules ces catégories seront visibles sur notre plateforme vidéo et notre centre de presse)

Au besoin, vous pouvez par exemple inclure producteur de contenu, producteur exécutif, etc. dans la catégorie plus large production.

Inscrire les personnalités en ordre alphabétique (selon le nom de famille) dans chaque catégorie.

Types de personnalités à inscrire :

- Distribution : Julie Gascon (PDG de l'Administration portuaire de Montréal), Julien Baudry (Chef de cabinet et vice-président aux communications et relations externes), Eva Fortin (Ingénieur et Chargée de projets à la gestion des infrastructures au Port de Montréal), Capitaine Louis-Simon Giguère (Pilote du Saint-Laurent), Katryne Parenteau (Surveillante aux travaux maritimes et équipements flottants de l'Administration portuaire de Montréal), Sébastien Bouliannes (Superviseur Opérations Maritimes, Administration portuaire de Montréal).
- Production : Patrick Francke-Sirois et Hélène Villemure
- Réalisation : Thierry Sirois
- Scénarisation : Patrick Francke-Sirois et Thierry Sirois
- Recherche : Patrick Francke-Sirois, Mylène Péthel et Thierry Sirois
- Montage : Louis Chevalier-Dagenais

Photos [obligatoires]

Pour chaque photo, svp remplir le tableau plus bas :

Nom de la photo : Indiquer le nom de la photo.

- SVP utiliser la nomenclature suivante pour nommer vos photos : (Numéro de la photo_Nom des personnes présentes sur la photo en ordre_Nom du photographe_Titulaire du droit de propriété)

Noms des personnes ou description : Identifier les personnes sur la photo ou donner une description de la photo

- Si vous identifiez les personnes sur la photo, suivre les règles suivantes :
 - Identifier les personnes de gauche à droite

- Nomenclature : Nom de famille, Prénom ; Nom de famille, Prénom
- Pour les fictions, mettre le nom de l'acteur sans le nom du personnage
- S'il n'y a personne à identifier sur la photo et que ça vous paraît nécessaire, fournir une brève description de la photo (par exemple : nom de recette).

Nom du photographe : si la photo a été prise par un photographe et qu'il doit être crédité, sinon laisser le vide.

Titulaire du droit de propriété [obligatoire] : Indiquer le nom de la personne physique ou de la personne morale détenant les droits de propriété sur la photo. S'il s'agit du photographe, le répéter ici.

*** Notez que ces deux dernières informations seront systématiquement utilisées dans la mention de crédit accompagnant la photo lors d'envois aux médias.

Nom de la photo	Noms des personnes ou description	Nom du photographe	Titulaire du droit de propriété [obligatoire]
ACDP_EP01_01	Quais du Port de Montréal sous la tempête	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_02	Stéphane Allard, répartiteur au déneigement	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_03	François Legault et Julie Gascon, conférence de presse	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_04	Barge de travail de Pomerleau	Alex Carignan	Casadel
ACDP_EP01_05	Jean-Philippe Crête	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_06	Eva Fortin	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_07	Quais du Port de Montréal l'été	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_08	Navire Oceanex Connaigra (Montréal - Saint John)	Helmi Nabli	Casadel
ACDP_EP01_09	Capitaine Yves Morissette (Oceanex Connaigra)	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_10	Capitaine Louis-Simon Giguère (Pilote du Saint-Laurent)	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_11	Navire Oceanex Connaigra (POV de la timonerie)	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_12	Navire MSC	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_13	Katryne Parenteau	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_14	Sébastien Bouliannes	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_15	Premier navire de croisières de 2025 à Montréal	Alex Carignan	Casadel
ACDP_EP01_16	Julie Gascon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP01_17	Julie Gascon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal	Thierry Sirois	Casadel

Références [obligatoires si existantes]

Sites sources faisant référence à l'épisode. Cette section permet la découvrabilité de vos produits. Si les sources existent, il est obligatoire de les référencer.

Numéro ISAN

Numéro unique et permanent, reconnu à l'échelle internationale, qui permet d'identifier les œuvres audiovisuelles instantanément et avec exactitude

Création d'un identifiant ISAN : <https://www.isan.ca/french/>

En cas de doute ou de question, vous pouvez vous référer à votre chef de contenus

ISAN 0000-0007-B448-0001-K-0000-0000-E

URL Wikipédia (français)

Création d'une page Wikipédia (français) : indiquer l'URL ici

URL Wikipédia (anglais)

Création d'une page Wikipédia (anglais) : indiquer l'URL ici

IMDB

Format : 'tt' suivi de chiffres. Copier-coller à partir de l'URL, ex. : <https://www.imdb.com/title/tt0068646/>

Taxonomie par sujet [obligatoire]

La taxonomie est une méthode de classification des informations dans une architecture structurée. Elle vise à rendre les contenus en ligne plus accessibles. Il peut y avoir plusieurs sujets par épisode (aucune limite).

Sujets abordés dans le contenu	X Si présence du sujet
Arts et culture	
Croyances et religions	
Économie et finances	X
Éducation et enseignement	
Environnement	X
Faune et flore	X
Histoire et civilisation	X
Santé	
Sciences et technologies	
Sports et loisirs	
Société	X
Aucun sujet énoncé ci-haut n'est abordé dans le contenu en question	

Envoi à : documentation@telequebec.tv

Livraison souhaitée : 5 semaines avant la date de première diffusion, afin de disposer des meilleures possibilités de retombées et, au plus tard, le lundi précédant la semaine de diffusion.

Format : Word(docx)

TITRE DE LA SÉRIE [obligatoire] : max 100 caractères, espaces compris	
Au coeur du port	
NUMÉRO DE L'ÉPISODE [obligatoire]	DATE DE DIFFUSION [obligatoire]
04	12 mars 2026
TITRE DE L'ÉPISODE [obligatoire] : max 80 caractères, espaces compris	
Maintenir le cap	
ACCROCHE [obligatoire] : max 80 caractères, espaces compris	
Un port en action, entre crises, quotidien et enjeux politiques	
RÉSUMÉ COURT [obligatoire] : max 248 caractères, espace compris	
Le jour où le Port de Montréal mène des consultations publiques avec les citoyens de Contrecoeur et de Verchères, un navire s'échoue... à Verchères. En parallèle, le navire <i>Voyageur 2</i> de CTMA quitte Montréal pour ravitailler les Îles-de-la-Madeleine.	
RÉSUMÉ LONG [facultatif] : max 2000 caractères, espace compris	
<p>Le jour où l'équipe du Port de Montréal rencontre les citoyens et les citoyennes de Contrecoeur et de Verchères pour des consultations publiques, un incident survient : un navire s'échoue à Verchères. Immédiatement, le comité de coordination d'urgence (CCU) se met en place. Nous suivons, à travers les yeux de la Garde côtière canadienne et du Port de Montréal, les opérations minutieuses de renflouement et de déchargement. Chaque manœuvre, chaque câble et chaque décision compte pour remettre le navire à flot.</p> <p>En parallèle, nous embarquons à bord du <i>Voyageur 2</i> de la compagnie CTMA. Ce navire ravitaille chaque semaine les Îles-de-la-Madeleine depuis Montréal. Au rythme des vagues, des couchers de soleil et des repas partagés, nous découvrons le quotidien d'un équipage soudé, entre rigueur maritime et moments de complicité, révélant le caractère humain derrière le transport insulaire.</p> <p>Le terminal Logistec devient ensuite notre observatoire pour comprendre le parcours du sucre brut. Arrivé du Brésil en vrac dans des cales, le sucre est déchargé, stocké et acheminé vers l'usine de Lantic, à même le Port de Montréal, où il se transforme en sachets prêts à être consommés. Un voyage qui illustre, à petite échelle, l'ampleur logistique du port et sa place dans la vie quotidienne.</p> <p>L'épisode se conclut à Québec lors d'un événement hautement politique. Julie Gascon, PDG du Port de Montréal, prend la parole devant des gouverneurs américains et le premier ministre François Legault, avec des objectifs stratégiques précis, rappelant le rôle central du port dans l'économie et la diplomatie régionale.</p> <p>Entre urgence, quotidien maritime et enjeux géopolitiques, cet épisode révèle un port vivant, capable de gérer simultanément des crises, des opérations régulières et des perspectives de développement.</p>	

INFORMATIONS DE PRODUCTION [obligatoire]

Inscrire toutes les personnalités de l'épisode qui correspondent aux catégories inscrites ci-dessous (seules ces catégories seront visibles sur notre plateforme vidéo et notre centre de presse)

Au besoin, vous pouvez par exemple inclure producteur de contenu, producteur exécutif, etc. dans la catégorie plus large production.

Inscrire les personnalités en ordre alphabétique (selon le nom de famille) dans chaque catégorie.

Types de personnalités à inscrire :

- Distribution (tous eux-mêmes) ; Julie Gascon, Capitaine Steeve Leblanc, Diego Labelle, Katryne Parenteau, Renée Larouche, Julien Baudry, Tommy Poulin, Francis Lapointe, Pierre-Gil Leblanc, Gaétan Richard, Numa Jomphe, Léon Langford, Philippe Hébert, Arianne Massé, Emmanuel Aucoin, Mathieu Fortin, Christian Dupuis, Zoth Caza.
- Production : Patrick Francke-Sirois et Hélène Villemure
- Réalisation : Thierry Sirois, Phil Sabourin
- Scénarisation : Patrick Francke-Sirois et Thierry Sirois
- Recherche : Patrick Francke-Sirois, Mylène Péthel et Thierry Sirois
- Montage : Marie-Pier Grignon

Photos [obligatoires]

Pour chaque photo, svp remplir le tableau plus bas :

Nom de la photo : Indiquer le nom de la photo.

- SVP utiliser la nomenclature suivante pour nommer vos photos : (Numéro de la photo_Nom des personnes présentes sur la photo en ordre_Nom du photographe_ Titulaire du droit de propriété)

Noms des personnes ou description : Identifier les personnes sur la photo ou donner une description de la photo

- Si vous identifiez les personnes sur la photo, suivre les règles suivantes :
 - Identifier les personnes de gauche à droite
 - Nomenclature : Nom de famille, Prénom ; Nom de famille, Prénom
 - Pour les fictions, mettre le nom de l'acteur sans le nom du personnage
- S'il n'y a personne à identifier sur la photo et que ça vous paraît nécessaire, fournir une brève description de la photo (par exemple : nom de recette).

Nom du photographe : si la photo a été prise par un photographe et qu'il doit être crédité, sinon laisser le vide.

Titulaire du droit de propriété [obligatoire] : Indiquer le nom de la personne physique ou de la personne morale détenant les droits de propriété sur la photo. S'il s'agit du photographe, le répéter ici.

*** Notez que ces deux dernières informations seront systématiquement utilisées dans la mention de crédit accompagnant la photo lors d'envois aux médias.

Nom de la photo	Noms des personnes ou description	Nom du photographe	Titulaire du droit de propriété [obligatoire]
ACDP_EP04_01	Navire échoué	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_02	Navire échoué	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_03	Parenteau, Katryne	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_04	Julie Gascon lors de rencontres citoyennes	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_05	Larouche, Renée ; Poulin, Tommy	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_06	Poste de commandement de la Garde-côtière	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_07	Poulin, Tommy	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_08	Navire CTMA Voyageur 2	Alex Carignan	
ACDP_EP04_09	Capitaine Steeve Leblanc	Philip Sabourin-Massé	
ACDP_EP04_10	Quai Bickerdike, Terminal QSL	Alex Carignan	
ACDP_EP04_11	Navire CTMA Voyageur 2 en mer	Philip Sabourin-Massé	
ACDP_EP04_12	Navire CTMA Voyageur 2	Philip Sabourin-Massé	
ACDP_EP04_13	Leon Langford chef cuisinier	Philip Sabourin-Massé	
ACDP_EP04_14	Capitaine Steeve Leblanc	Philip Sabourin-Massé	
ACDP_EP04_15	Capitaine Steeve Leblanc	Philip Sabourin-Massé	
ACDP_EP04_16	Philippe Hébert, chef mécanicien	Philip Sabourin-Massé	

ACDP_EP04_17	Navire CTMA Voyageur 2 arrive aux Îles-de-la-Madeleine	Philip Sabourin-Massé	
ACDP_EP04_18	Navire cargo de sucre	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_19	Usine de Sucre Lantic	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_20	Navire de sucre	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_21	Grutier Christian Dupuis	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_22	Sucre en transit	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_23	Manoeuvre machinerie	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_24	Sucre en transit	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_25	Zoth Caza	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_26	Sucre Lantic	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_27	Chateau Frontenac	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_28	Baudry, Julien ; Gascon, Julie	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_29	Legault, François ; Gascon, Julie	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_30	Photo remise déclaration	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_31	Gascon, Julie	Thierry Sirois	
ACDP_EP04_32	Baudry, Julien ; Gascon, Julie	Thierry Sirois	

Références [obligatoires si existantes]

Sites sources faisant référence à l'épisode. Cette section permet la découvrabilité de vos produits. Si les sources existent, il est obligatoire de les référencer.

Numéro ISAN

Numéro unique et permanent, reconnu à l'échelle internationale, qui permet d'identifier les œuvres audiovisuelles instantanément et avec exactitude

Création d'un identifiant ISAN : <https://www.isan.ca/french/>

En cas de doute ou de question, vous pouvez vous référer à votre chef de contenus

ISAN 0000-0007-B448-0004-E-0000-0000-W

URL Wikipédia (français)

Création d'une page Wikipédia (français) : indiquer l'URL ici

URL Wikipédia (anglais)

Création d'une page Wikipédia (anglais) : indiquer l'URL ici

IMDB

<https://www.imdb.com/title/tt39444595>

Taxonomie par sujet [obligatoire]

La taxonomie est une méthode de classification des informations dans une architecture structurée. Elle vise à rendre les contenus en ligne plus accessibles. Il peut y avoir plusieurs sujets par épisode (aucune limite).

Sujets abordés dans le contenu	X Si présence du sujet
Arts et culture	X
Croyances et religions	
Économie et finances	X
Éducation et enseignement	
Environnement	
Faune et flore	
Histoire et civilisation	X
Santé	
Sciences et technologies	
Sports et loisirs	X
Société	X
Aucun sujet énoncé ci-haut n'est abordé dans le contenu en question	

Envoi à : documentation@telequebec.tv

Livraison souhaitée : 5 semaines avant la date de première diffusion, afin de disposer des meilleures possibilités de retombées et, au plus tard, le lundi précédant la semaine de diffusion.

Format : Word(docx)

TITRE DE LA SÉRIE [obligatoire] : max 100 caractères, espaces compris	
Au coeur du port	
NUMÉRO DE L'ÉPISODE [obligatoire]	DATE DE DIFFUSION [obligatoire]
06	26 mars 2026
TITRE DE L'ÉPISODE [obligatoire] : max 80 caractères, espaces compris	
Avant les glaces	
ACCROCHE [obligatoire] : max 80 caractères, espaces compris	
Du Saint-Laurent à l'Arctique, un port qui relie les mondes	
RÉSUMÉ COURT [obligatoire] : max 248 caractères, espace compris	
<p>Les travaux d'agrandissement à Contrecoeur débutent doucement. À Bécancour, nous embarquons sur un navire de NEAS en route vers l'Arctique, suivons le déchargement à Kuujjuaq, puis revenons à Montréal pour la dernière opération de dragage de l'année.</p>	
RÉSUMÉ LONG [facultatif] : max 2000 caractères, espace compris	
<p>Le Port de Montréal travaille depuis des années à son projet d'agrandissement à Contrecoeur. Après de nombreuses embûches et malgré les défis à venir, les travaux préparatoires débutent enfin sur le terrain. Julie Gascon, PDG de l'Administration portuaire de Montréal, fait visiter le chantier à des journalistes et répond aux questions suscitées par ce projet stratégique, rappelant l'ampleur et la complexité d'une expansion qui façonnera l'avenir du port.</p> <p>L'écosystème maritime du Saint-Laurent ne se limite pas aux grands marchés européens, africains ou sud-américains. Il soutient aussi le ravitaillement des communautés arctiques. Depuis le port de Bécancour, la compagnie NEAS transporte nourriture, matériaux de construction, véhicules et équipements indispensables aux habitants de Kuujjuaq et d'autres villages isolés.</p> <p>À Kuujjuaq, le déchargement se fait dans des conditions uniques : le navire reste ancré à plus d'un kilomètre de la côte, et l'équipage transfère la cargaison sur des barges pour la conduire jusqu'au quai local. Chaque geste compte, car il s'agit du dernier ravitaillement avant que les glaces hivernales isolent la communauté. La précision et la coordination de ces opérations sont essentielles pour ravitailler les communautés nordiques.</p> <p>De retour à Montréal, l'année se termine par les opérations annuelles de dragage, qui garantissent la sécurité et la fluidité des navires dans le port. Sous les flocons, les équipes terminent 2025 avec confiance, conscientes que 2026 apportera son lot de défis et de missions exigeantes.</p>	

Cet épisode révèle un port vivant et résilient, capable de gérer simultanément grands projets, missions locales et logistique arctique, un organisme en perpétuel mouvement, toujours au service de la vie et de l'économie.

INFORMATIONS DE PRODUCTION [obligatoire]

Inscrire toutes les personnalités de l'épisode qui correspondent aux catégories inscrites ci-dessous (seules ces catégories seront visibles sur notre plateforme vidéo et notre centre de presse)

Au besoin, vous pouvez par exemple inclure producteur de contenu, producteur exécutif, etc. dans la catégorie plus large production.

Inscrire les personnalités en ordre alphabétique (selon le nom de famille) dans chaque catégorie.

Types de personnalités à inscrire :

- Distribution : Julie Gascon, Renée Larouche, Julien Baudry, Mark Harney, Sylvie Carrier, Jean-François Paquin, Sami Belounis, Capt Langis Lizotte, Benoît Cabana, Adamie Delisle Alaku, Louis Cormier, Katryne Parenteau, Denis Gauthier.
- Production : Patrick Francke-Sirois et Hélène Villemure
- Réalisation : Thierry Sirois
- Scénarisation : Patrick Francke-Sirois et Thierry Sirois
- Recherche : Patrick Francke-Sirois, Mylène Péthel et Thierry Sirois
- Montage : Marie-Pier Grignon

Photos [obligatoires]

Pour chaque photo, svp remplir le tableau plus bas :

Nom de la photo : Indiquer le nom de la photo.

- SVP utiliser la nomenclature suivante pour nommer vos photos : (Numéro de la photo_Nom des personnes présentes sur la photo en ordre_Nom du photographe_ Titulaire du droit de propriété)

Noms des personnes ou description : Identifier les personnes sur la photo ou donner une description de la photo

- Si vous identifiez les personnes sur la photo, suivre les règles suivantes :
 - Identifier les personnes de gauche à droite
 - Nomenclature : Nom de famille, Prénom ; Nom de famille, Prénom
 - Pour les fictions, mettre le nom de l'acteur sans le nom du personnage
- S'il n'y a personne à identifier sur la photo et que ça vous paraît nécessaire, fournir une brève description de la photo (par exemple : nom de recette).

Nom du photographe : si la photo a été prise par un photographe et qu'il doit être crédité, sinon laisser le vide.

Titulaire du droit de propriété [obligatoire] : Indiquer le nom de la personne physique ou de la personne morale détenant les droits de propriété sur la photo. S'il s'agit du photographe, le répéter ici.

***** Notez que ces deux dernières informations seront systématiquement utilisées dans la mention de crédit accompagnant la photo lors d'envois aux médias.**

Nom de la photo	Noms des personnes ou description	Nom du photographe	Titulaire du droit de propriété [obligatoire]
ACDP_EP06_01	Julie Gascon à Contrecoeur	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_02	Julie Gascon à Contrecoeur	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_03	Mark Harney dans les entrepôts de NEAS	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_04	Sami Belounis	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_05	Capitaine Langis Lizotte	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_06	Navire Nunalik	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_07	Déchargement du Nunalik	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_08	Barge de déchargement	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_09	Nunalik en mer	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_10	Nunalik à Kuujuaq	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_11	Aurores boréales	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_12	Déchargement Nunalik	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_13	Benoît Cabana	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_14	Adamie Delisle Alaku	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_15	Danick Boivin	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_16	Cookie et Gilles Desmeules	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_17	Gilles Desmeules	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_18	Sami Belounis	Thierry Sirois	Casadel

ACDP_EP06_19	Port de Kuujjuaq	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_20	Barge de dragage	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_21	Barge de dragage	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_22	Barge de dragage	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_23	Katryne Parenteau	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_24	Denis Gauthier	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_25	Katryne Parenteau et Audrey Laprade	Thierry Sirois	Casadel
ACDP_EP06_26	Denis Gauthier	Thierry Sirois	Casadel

Références [obligatoires si existantes]

Sites sources faisant référence à l'épisode. Cette section permet la découvrabilité de vos produits. Si les sources existent, il est obligatoire de les référencer.

Numéro ISAN

Numéro unique et permanent, reconnu à l'échelle internationale, qui permet d'identifier les œuvres audiovisuelles instantanément et avec exactitude

Création d'un identifiant ISAN : <https://www.isan.ca/french/>

En cas de doute ou de question, vous pouvez vous référer à votre chef de contenus

ISAN 0000-0007-B448-0006-A-0000-0000-7

URL Wikipédia (français)

Création d'une page Wikipédia (français) : indiquer l'URL ici

URL Wikipédia (anglais)

Création d'une page Wikipédia (anglais) : indiquer l'URL ici

IMDB

<https://www.imdb.com/title/tt39444602/>

Taxonomie par sujet [obligatoire]

La taxonomie est une méthode de classification des informations dans une architecture structurée. Elle vise à rendre les contenus en ligne plus accessibles. Il peut y avoir plusieurs sujets par épisode (aucune limite).

Sujets abordés dans le contenu	X Si présence du sujet
Arts et culture	X
Croyances et religions	
Économie et finances	X



LIVRABLES | ÉPISODES

Éducation et enseignement	
Environnement	X
Faune et flore	
Histoire et civilisation	X
Santé	X
Sciences et technologies	X
Sports et loisirs	
Société	X
Aucun sujet énoncé ci-haut n'est abordé dans le contenu en question	

AU CŒUR DU PORT DE MONTRÉAL

Épisode 01 - Au coeur du port

Note : Les éléments de contenu inscrits dans ce document sont placés à titre indicatif et pourraient changer en fonction de l'évolution des recherches, des contacts avec les partenaires et des tournages.

Objectif : Accrocher les spectateurs à la série. Donner un premier aperçu de la complexité des activités au Port de Montréal. Établir certains personnages clés. Faire comprendre l'importance du port dans le quotidien de tous et toutes.

Comment ? :

1. Avoir des prises de vues uniques et démontrer que nous avons un accès exclusif au Port de Montréal.
2. Démontrer au spectateur l'importance que le Fleuve Saint-Laurent et le Port de Montréal jouent dans notre économie
3. Donner un avant-goût des défis et péripéties que nous allons couvrir dans la saison

STRUCTURE D'ÉPISODE PRÉLIMINAIRE

Bloc 01 -

Cold-opening. Avec la PDG du Port de Montréal, nous faisons un survol en accéléré de l'année 2024, en illustrant ses propos avec des images d'archives (journaux, bulletins de nouvelles) : conflit de travail entre les débardeurs et l'Association des Employeurs maritimes, geysers d'eau, vols de voitures, conteneur en feu, voie maritime bloquée par un bateau, grève des employés du CN et du CP. Bref, l'année 2024 a été chargée pour tous les employés. Et 2025 s'annonce tout autant rock'n'roll.

[Générique]

Avec les intervenants clés de notre série, nous faisons une présentation **en accéléré** du Port de Montréal : combien de km de barges, combien de km de voie ferrée, combien de bateaux par année et combien de camions par jour + historique

On pose quelques questions à tous nos protagonistes principaux et en faisons un montage rapide. On veut comprendre c'est quoi un port. Un genre d'énumération en accéléré.

Utilisation du motion design et archives : on établit notre approche visuelle de motion design, qui nous permettra d'expliquer le flux de transport de marchandises dans le port.

Commenté [SB1]: très bon

Commenté [SB2]: il faut montrer l'amplitude, le beaucoup, la quantité. Plus que de le dire.

Pour accompagner la narration et faciliter la compréhension du fonctionnement du Port de Montréal, une carte animée en motion design 2D servira de repère visuel évolutif tout au long de la série. Chaque segment du port y sera clairement identifié, mais seule la portion explorée dans l'épisode en cours sera pleinement révélée. Comme dans certains jeux vidéo, la carte se dévoilera progressivement, au fil des épisodes, à mesure que le récit traverse de nouvelles zones du port. Ce choix esthétique et narratif permet de ne pas submerger le spectateur d'un coup, tout en construisant une compréhension organique et immersive du territoire portuaire.

Retour à la PDG du Port de Montréal. Elle nous annonce les défis et chantiers à venir en 2025 : rigueur budgétaire alors que le Port voit ses revenus diminuer. Diversification des revenus et surtout, objectif d'augmenter les revenus fixes. Maintien des infrastructures et chantiers maritimes. Gérer l'instabilité créée par le retour au pouvoir de Donald Trump. Finalisation des préparatifs pour le méga-projet de Contrecœur et première pelletée de terre!

Commenté [SB3]: est-ce vraiment accrocheur? Etant donné qu'on ne connaît pas encore le port, c'est comme théorique.

Bref, 2025 s'annonce très chargée et remplie de difficultés.

Et une des grandes difficultés, c'est que le port roule 365 jours par année, 24h / 24h. Bref, le Port ne dort jamais!

Bloc 02 – Un port l'hiver

16 février 2025.

Une tempête de neige historique se prépare en cette troisième semaine de février. Au Port de Montréal, les équipes de la voirie se préparent à travailler intensément durant quelques jours afin de maintenir le port ouvert.

Il est 1h00am. Les équipes sont dans leur vestiaire du bâtiment 42. Les premiers flocons étaient annoncés pour 01h00, mais rien ne tombe. C'est le calme avant la tempête. Le chef d'équipe, Stéphane Allard, dispatch les rôles pour la nuit.

1h30am. Toujours en attente. On sent un peu de fièvre.

2h08. Les flocons commencent à tomber. L'équipe de la voirie embarque dans les camions pour un long shift à venir. En parallèle, on suit 3 équipes qui déneigent le port et qui font tout pour que les quais, les rails et les routes restent opérationnelles. C'est une opération particulièrement complexe, sachant qu'il y a 20km de berges, des routes et plus de 100km de rails, etc.

L'équipe qui déneige les rails se coordonne avec le centre de contrôle ferroviaire, afin de s'assurer de fermer les voies ferrées durant le déneigement. En parallèle de l'opération de déneigement, le train du CN est en train de se préparer à quitter. Il doit partir à 5h00am.

6h00am. Le jour se lève lentement. Les portions qui ont été déneigées durant la nuit sont déjà recouvertes de neige. Ce sera difficile de reprendre le dessus. L'équipe de jour arrive lentement pour prêter main forte à l'équipe de nuit, qui continuera à déneiger toute la journée. La fatigue se fait sentir, mais le travail ne fait que commencer.

–

17 février 2025

Nous sommes au lendemain du plus gros de la tempête de neige historique qui s'est abattue sur Montréal et sur son port. Il neige encore. Nous accompagnons la PDG pour une annonce importante à Contrecoeur.

Sur la route, la visibilité est réduite. La neige tombe. On sent une certaine fébrilité. C'est que Julie Gascon rejoint le Premier ministre François Legault et la VP Geneviève Guilbault pour l'annonce d'un investissement de 130\$ millions dans le projet d'expansion du Port à Contrecoeur. C'est une annonce importante, pour ce projet générationnel qui permettra au Port de Montréal de répondre à la demande grandissante de transport de conteneurs.

Le souhait de la PDG, c'est qu'une première pelletée de terre soit faite en 2025 pour le projet de construction. Mais il reste encore plusieurs étapes à franchir pour y arriver.

Nous voyons un montage rapide de l'annonce gouvernementale. Puis, c'est le retour vers Montréal pour Julie Gascon.

Suite à l'annonce, nous faisons le chemin de retour. La PDG est plus détendue et plus fatiguée. La tempête de neige historique des dernières 48h a posé des défis aux équipes du port. Les chemins de fer ont d'ailleurs dû fermer pour 2 jours et ne sont pas encore ré-ouverts.

De nuit, nous empruntons la route du port pour revenir au siège social. Le port est calme. Les flocons tombent encore. Julie Gascon souligne à quel point les équipes ont travaillé fort...

Bloc 03 – Le début d'un chantier important

Nous sommes sur le quai Bickerdicke, en plein mois de février. Des travailleurs s'affairent à finaliser la préparation d'une barge sur laquelle repose une immense grue.

En parallèle, deux remorqueurs s'affairent à briser la glace dans le bassin, afin de préparer la sortie de la barge. Nous suivons l'opération de cassage de glace, puis nous participons aux manœuvres entourant la sortie de la barge.

Gabrielle Voyer-Corbeil, cheffe ingénieure du Port de Montréal, nous explique l'importance et l'urgence de ce chantier qui se met en branle en plein milieu de l'hiver. C'est qu'une portion

du Quai 28 menace de s'écrouler dans le fleuve. Il s'agit d'un des plus vieux quais du port. Certaines des infrastructures portuaires datent de plus de 120 ans, et il est normal de devoir faire de la maintenance sur les infrastructures. Mais dans le cas du Quai 28, la dégradation s'est accélérée très rapidement au cours des derniers mois. Au point qu'il a fallu fermer la route du port par mesure de sécurité. Cela a causé des enjeux de circulation, de fluidité, et a surtout obligé la mise en place d'un chantier en urgence, l'hiver, sur le fleuve.

Nous parlons également avec 2 responsables du chantier de Pomerleau, qui nous expliquent les défis du chantier, qui s'échelonne toute l'année.

–

Cut to :

Nous sommes maintenant au printemps, toujours sur la barge de travail du quai 28. La barge a avancé de plusieurs dizaines de pieux, mais le chantier est plus long que prévu.

Nous suivons l'opération de pieutage. On parle d'environ un pieu par jour, qui permettra d'installer ensuite des palplanches. Une fois que les 81 pieux seront posés avec les palplanches, on pourra enfin couler le béton pour solidifier la structure.

Plusieurs éléments expliquent que le chantier a pris du retard. Des tempêtes de neige, mais aussi des rebuts au fond de l'eau qui ont ralenti le pieutage. Il y avait des portions de quai en béton, ainsi que des rails et autres matières nuisibles.

Bref, ce chantier qui devait se terminer au mois de juin est maintenant prévu pour se terminer en septembre!

Bloc 04 - Arrivée d'un bateau au Port de Montréal.

C'est au cœur de notre série. C'est ce que les gens veulent voir. Des bateaux, et le ballet qui s'orchestre au sol pour les accueillir. Nous sommes dans un bateau d'Oceanex, qui s'occupe du ravitaillement de Terre-Neuve (Saint-Johns) à partir du port de Montréal. Nous sommes sur le bateau à partir de Trois-Rivières, alors qu'il est de retour vers Montréal.

Nous filmons à partir de Trois-Rivières. Le pilote du Saint-Laurent embarque au lever du jour en passant par une petite échelle accrochée au bateau.

Une fois à bord, nous découvrons la raison d'être du Connaigra, un bateau de la compagnie Oceanex, qui s'occupe de ravitailler Terre-Neuve à partir de Montréal (du quai Bickerdicke).

Nous filmons l'arrivée impressionnante du bateau au Port de Montréal. Effectivement, celui-ci doit faire un 180 degrés dans un petit bassin, avant de reculer pour accoster. Nous filmons

Commenté [SB4]: est-ce qu'on ne devrait pas ouvrir avec ça?

à partir du bateau, à partir du centre de contrôle et à partir du Quai, afin d'avoir une multitude de points de vue. S'ensuit ensuite le déchargement rapide de la cargaison.

Commenté [SB5]: malade

Bloc 05 – On prépare la saison à venir

Bien que le port roule 365 jours par année, la saison la plus occupée va principalement des mois de mai au mois de novembre.

Et à la fin avril, c'est l'arrivée du premier bateau de croisière. Les marins du port s'affairent à préparer les défenses du Terminal 1 du Grand Quai de Montréal.

Le chef des marins, Sébastien, prépare les éléments techniques avec son équipe afin d'accueillir le premier bateau de croisière de l'année. Les équipes responsables des croisières font le calendrier et s'occupent de faire les plans pour accueillir les bateaux qui vont déferler sur Montréal à la fin de l'été et au début de l'automne. Et au GDI (gestion des infrastructures), on prépare les chantiers à venir pour l'été.

Le premier bateau arrive enfin. C'est l'occasion de célébrer. Pour plusieurs intervenants, c'est le début de la saison. La chaleur commence à se faire sentir et le beau temps rend tout le monde heureux.

Comme le dit si bien "Steve", le directeur des opérations logistique des croisières : "En octobre, on a hâte que la saison finisse, mais en avril, on est excités que la saison commence!".

La saison 2025 s'annonce riche en rebondissements!

Preview prochain épisode : dans le prochain épisode, nous assisterons pas-à-pas à l'arrivée d'un énorme navire porte-conteneurs. Quel est le ballet logistique qui entoure l'arrivée de 2000 conteneurs, qui doivent être déchargés en 48h?

AU CŒUR DU PORT DE MONTRÉAL

Série documentaire d'observation – Développement pour la saison 01

Synopsis long

Le Port de Montréal est à la fois un lieu mythique et méconnu. Opérationnel 24h/24, 365 jours par année, c'est un géant silencieux de notre économie par lequel transitent près de 80% des marchandises qui se retrouvent dans nos maisons. Le Port de Montréal fait partie du quotidien de TOUS les Québécois... sans qu'on le réalise vraiment.

Mais le port, c'est aussi un milieu de vie dans lequel évoluent des travailleurs passionnés, aux horaires et aux emplois atypiques. C'est une grande organisation tissée serrée où tous se connaissent et dans laquelle le travail de chacun est profondément interrelié.

Avec nos personnages clés, nous y découvrons un univers fébrile dans lequel s'affrontent l'enjeu d'efficacité et le besoin de sécurité. Devant la croissance économique et celle des échanges commerciaux, le Port se doit d'être toujours plus performant, tout en poursuivant son expansion. La quantité de conteneurs qui transitent par le port augmente chaque année, ce qui rend difficile la détection des entrées de drogue ou les exports de véhicules volés. D'autre part, bien que les instruments de navigation et les technologies soient de plus en plus évoluées, le transport fluvial reste tributaire des événements météorologiques qui sont de plus en plus imprévisibles avec l'avènement des changements climatiques.

Le port est aussi un lieu de rencontre et d'échanges avec des marins de partout sur la planète. C'est un écosystème complexe qui permet de faire voyager des produits de partout dans le monde jusqu'aux communautés côtières les plus reculées du Québec.

La série documentaire *Au cœur du Port de Montréal* est une plongée inédite dans le quotidien et les défis de ces gens qui font rouler notre société de consommation et qui assurent notre confort.

Les lignes de tension dans la série (enjeux transversaux aux épisodes)

1. Efficacité vs sécurité

Deux grands enjeux s'affrontent dans les opérations du port : l'efficacité vs la sécurité. L'équilibre entre ces deux enjeux est une constante qui revient tout au long de la saison.

D'un côté, chaque minute et chaque heure compte dans le transit des marchandises qui passent par le Port de Montréal. Chaque jour, ce sont des valeurs de plusieurs dizaines,

voire centaines de millions de dollars qui sont transbordées. Le retard pris dans le transport de ces marchandises peut avoir des impacts coûteux pour les clients du port.

D'autre part, les opérations sont parfois délicates et dangereuses. Il faut à la fois assurer la sécurité des travailleurs du port, des infrastructures et la sécurité du grand public. Et la sécurité, ça prend du temps et de la patience!

2. Le maintien des infrastructures

Le maintien et l'entretien courant des infrastructures est un défi de tous les jours. Peu importe l'heure, le jour et la saison, les opérations doivent être fluides. Au port, les travaux sont planifiés longtemps d'avance afin de ne pas affecter le quotidien, mais les bris et les accidents surviennent inévitablement et doivent être réglés en peu de temps. La gestion des 100km de rails à l'intérieur même du port, des locomotives, des grues, des routes, des quais, des bateaux, des systèmes informatiques, des systèmes de sécurité et des immeubles est un grand défi!

3. La relève

De nombreux employés de l'Administration Portuaire de Montréal ont plus de 15 à 20 années de service. Si les employés sont fidèles et les conditions salariales sont bonnes, les plus jeunes hésitent à se lancer dans l'aventure à cause des horaires atypiques. Comme dans de nombreux autres domaines, les défis de recrutement sont présents.

4. Environnement et changements climatiques

Les changements climatiques ont des impacts importants dans le monde maritime. La saison des glaces est de plus en plus courte, ce qui permet une saison de navigation plus longue entre Montréal et le Lac Érié, et entre Montréal et l'Arctique.

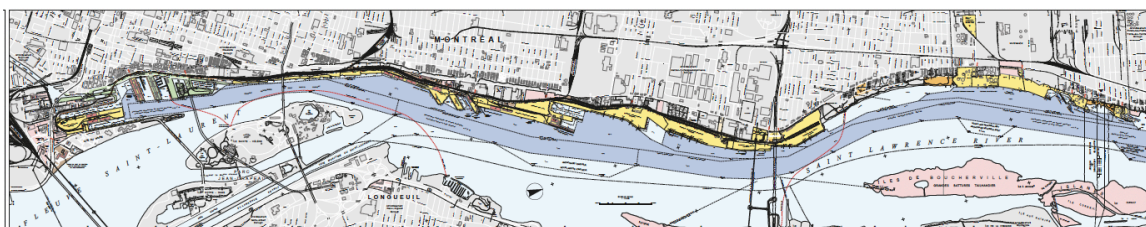
Toutefois, les variations extrêmes de température sont de plus en plus fréquentes et apportent toutes sortes de problématiques. Par exemple, en 2017, un épisode de froid extrême a frappé plus tôt que prévu et a coincé des navires dans la voie maritime pendant quelques jours.

Le Port de Montréal est de son époque et travaille depuis de nombreuses années à réduire son impact environnemental. Mais les besoins en transport de marchandises grandissent à chaque année, dopée par la demande grandissante de notre société de consommation. Pas toujours évident de réconcilier ces deux réalités. Cela apporte de grands défis à l'organisation, entre autres dans son projet d'expansion à Contrecoeur.

Le Port de Montréal en bref

Le Port de Montréal, c'est 26 kilomètres de berges, 100 kilomètres de voies ferrées, 23 terminaux et un éco-système de 6300 entreprises. C'est 1,7 millions de conteneurs EVP¹ qui transitent sur plus de 2000 navires chaque année. Le Port, c'est aussi 60 à 80 trains par semaine et... 2500 camions PAR JOUR!

En plus des conteneurs, on y effectue le transport, transfert et entreposage du vrac solide (minerai de fer, gypse, sel pour les routes, gravier, sucre), du grain (plus de 4,5 millions de tonnes métriques de grain transitent chaque année), du vrac liquide (produits pétroliers, produits fertilisants, alimentaires et chimiques) et de produits divers, inhabituels, dangereux ou surdimensionnés (pales d'éoliennes, poutrelles d'acier, etc.).



Administration Portuaire de Montréal

Le Port de Montréal est géré par l'Administration Portuaire de Montréal, qui regroupe entre 250 et 300 employés. L'administration portuaire est responsable de la fluidité du transport, de la sécurité du Port, des relations avec le public, etc. Les principaux départements² sont :

Opérations

- Centre de contrôle fluvial

 - Gestion du transport maritime et des demandes des clients

- Département de capitainerie

 - Équipe de marins - opérations sur l'eau

Département de sécurité et incendie

- Sécurité du périmètre

- Gestion des matières dangereuses et explosives

- Prévention

Logistique - Infrastructures terrestres

- Centre de contrôle ferroviaire - Opération des locomotives (cheminots)

- Gestion et entretien des infrastructures terrestres

- Opération des camions du port (conducteur)

Croisières (gestion de l'accueil des bateaux de croisières au Grand Quai)

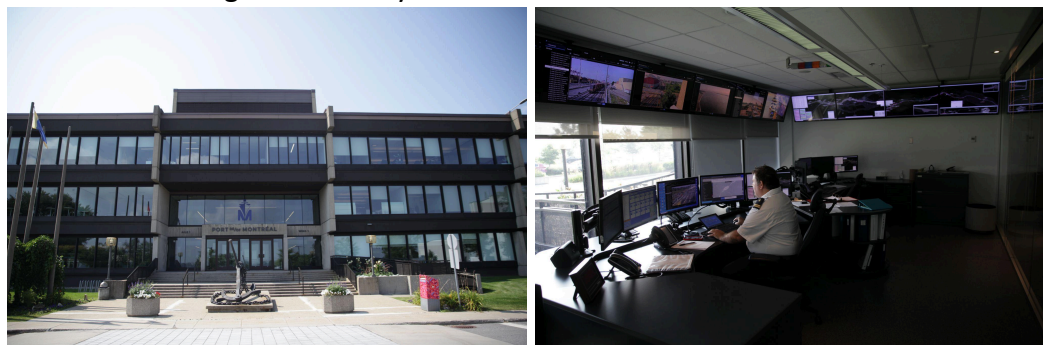
Département de l'environnement

¹ EVP = Équivalent de Vingt Pieds (https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89quivalent_vingt_pieds)

² La description détaillée des départements est à venir.

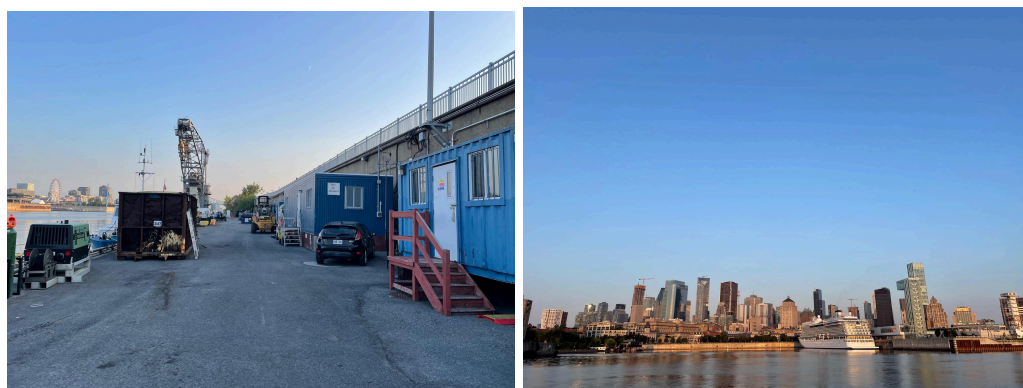
Siège social - 2100 Pierre Dupuy

L'administration, le centre de contrôle maritime et le département de sécurité se retrouvent au siège social. On y retrouve entre autres le centre de contrôle.



M6 - Quai et bureau de l'équipe de marins

Le bureau de l'équipe de marins est dans un conteneur sur le quai M6, juste à côté de leurs bateaux. Ce sont les employés qui ont la plus belle vue du de Montréal.



Le 42 - Centre d'entretien - 3400 Notre-Dame Est

Centre d'entretien du port, c'est dans ce bâtiment que l'on retrouve les divers ateliers (soudure, peinture, menuiserie) ainsi que le centre ferroviaire.



Opérateurs (Association des employeurs maritime³)

Cinq compagnies d'arrimage assurent l'exploitation des différents terminaux du Port de Montréal. C'est-à-dire qu'ils louent les quais appartenant au Port de Montréal afin d'accueillir des bateaux avec divers types de marchandises. Ce sont ces entreprises et les transporteurs maritimes, représentés par l'Association des employeurs maritimes, qui emploient les débardeurs⁴. Les principales entreprises avec lesquelles nous prévoyons filmer sont : Logistec, Termont et MGT.

Certains de ces employeurs sont spécialisés dans la gestion de conteneurs, alors que d'autres travaillent plutôt avec le vrac (sucre, gypse, etc.).

Débardeurs

Près de 1200 débardeurs travaillent au Port de Montréal. Ce sont eux qui sont chargés de transborder les marchandises dans le port et d'assurer l'activité quotidienne.

Ils peuvent travailler sur les immenses grues fixes ou encore avec des véhicules spécialisés.

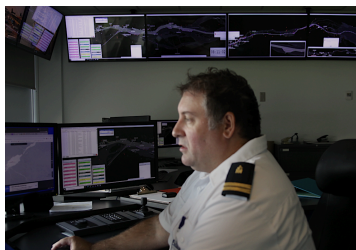


³ <https://www.me.ca/qui-sommes-nous/a-propos/>

⁴ <https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/le-port/structure-et-gouvernance/partenaires>

PROTAGONISTES POTENTIELS

Tommy Poulin - Coordonnateur du centre de contrôle

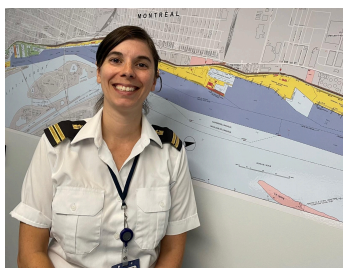


Coordonnateur du centre de contrôle, Tommy est un des joueurs étoiles du “centre nerveux” du Port de Montréal. Rieur et bon enfant, Tommy travaille au port depuis près de 10 ans.

Il est au courant de tous les incidents qui se produisent à l’intérieur du Port de Montréal. Du centre de contrôle, il a accès à plus de 600 caméras, en plus des différents détecteurs, radars et informations de la part des agents de sécurité sur le terrain. Bref, il peut nous expliquer tout ce qui produit, pratiquement en temps réel.

Son équipe de 10 personnes se relaie 24h/24, 7 jours sur 7, 365 jours par année. Ils sont les yeux et les oreilles du port. Mais dans la dernière année seulement, 3 nouvelles personnes se sont jointes à l’équipe et il doit les former, ce qui représente certains défis.

Katryne Parenteau - Superviseur de l’équipe de marins



Comme la plupart des marins du Québec, Katryne a étudié à l’Institut maritime du Québec à Rimouski. Durant de nombreuses années, elle a travaillé pour diverses compagnies pour lesquelles elle a piloté de gros navires.

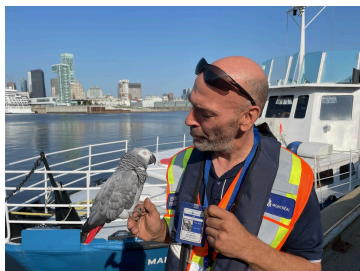
Une de ses fiertés est d’être la première femme à avoir fait du “pilotage de glaces” dans le Golfe Saint-Laurent. Ce travail consiste à assister les navires étrangers en période hivernale lorsqu’ils arrivent dans le Golfe du Saint-Laurent, afin de les guider jusqu’aux Escoumins, d’où les Pilotes du Saint-Laurent prennent le relais.

Son désir de fonder une famille (elle revient tout juste de congé de maternité) et d’avoir un horaire plus stable l’a amené à travailler au Port de Montréal, où elle supervise une équipe de quatre marins chevronnés.

Sa passion du pilotage n’est jamais loin, puisque chaque hiver, elle prend quelques vacances sans solde pour retourner sur le Golfe du Saint-Laurent pour piloter de gros navires à travers les glaces.

Brillante, elle arrive très bien à faire sa place dans ce milieu d’hommes, mais cela ne se fait pas sans certains accrochages. Si au premier abord elle peut sembler “sage”, on découvre rapidement sa détermination et son côté fonceuse.

Sébastien Bouliannes - Chef d'équipe des marins du port



Sébastien est tout un personnage. Chef d'équipe des marins du port, il est sous l'autorité de Katryne. Marin hors-pair, il est excellent pour piloter de plus petits bateaux, comme les trois que le port possède. De l'avis de tous, il a un talent exceptionnel pour faire des manœuvres complexes.

Il a quatre perroquets, et il en apporte toujours un au travail. Généralement, c'est Rococotte Boulianne qui l'accompagne. Il est de nature moqueuse et la taquinerie est de mise dans l'équipe de marins. Il aime rigoler, mais le travail doit se faire.

Il est un chef d'équipe travaillant et rigoureux. Pas de perte de temps sous sa garde. Les marins sont "drillés" pour faire le travail efficacement et pour optimiser les opérations du département. Il y a quelques années, c'est Sébastien qui a proposé de faire la mécanique des navires du port, mandat qui était auparavant effectué en externe.

Jean-François Belzile - Capitaine du port



Capitaine du port, Jean-François impose le respect. Il a de la prestance et beaucoup d'expérience en navigation. Quand Jean-François intervient dans une situation, c'est qu'il y a un événement hors du commun. Il travaille à la fois à maximiser les opérations, et coordonne les activités maritime avec les autres chefs de département.

Diego Labelle - Directeur logistique



C'est Diego qui est en charge de faire rouler le port de Montréal. C'est lui qui supervise les opérations ferroviaires ainsi que les opérations par camion, en plus de coordonner les travaux sur les infrastructures. Bref, tout un boulot! Il est constamment en contact avec Jean-François Belzile et le département de la sécurité afin d'assurer les opérations du port.

Protagonistes à identifier

Nous sommes encore à l'étape de la recherche pour finaliser d'identifier nos protagonistes. Dans les prochaines semaines, nous irons à la rencontre des équipes et départements suivants pour identifier des personnages qui pourront être récurrents dans la série :

- Équipe de débardeurs
- Équipe de cheminots
- Équipe de sécurité
- Équipe responsable des croisières au Port (et Grand Quai)

De plus, nos discussions actuelles avancent bien avec différentes organisations connexes dans lesquelles nous identifierons des protagonistes qui pourraient revenir de façon sporadique. Voici les gens avec qui nous avons déjà discuté et qui sont ouverts :

- Garde-côtière - opérations sur l'eau/déglaçage/brise-glace/sauvetage
- Agents des services frontaliers - opération avec des chiens renifleurs
- Pilotes du Saint-Laurent - Pilotage de navire de Québec à Montréal
- Groupe Océan - Diverses opérations menées sur l'eau

Dans les prochaines semaines, les contacts seront également établis avec :

- GRC - le contact est établi mais nous attendons le retour de la direction
 - Nous ne savons pas encore si nous pourrions les suivre en opération
- Maison des marins
- Diverses compagnies maritimes telles que :
 - Oceanex - Ravitaillement de Terre-Neuve
 - CTMA - Ravitaillement des Îles-de-la-Madeleine
 - NEAS - Ravitaillement du Grand-Nord canadien

IDÉES D'ÉPISODES

Épisode 01 – Le Port ne dort jamais

En fonction 24h/24, 365 jours par année, le Port de Montréal ne dort jamais. Le premier épisode débute en pleine période des fêtes. Alors que la plupart des montréalais en profitent pour acheter leurs derniers cadeaux en ce 21 décembre, 2 bateaux porte-conteneurs se rapprochent du port. Ils arriveront dans quelques heures. Un des bateaux devra être déchargé puis rechargé en moins de 4 jours. À son bord : plus de 800 conteneurs!

D'une part, nous découvrons les employés du port dans leurs manœuvres bien huilées : employés du centre de contrôle, marins, débardeurs, camionneurs, cheminots, agents de sécurité... tous se préparent à l'arrivée des bateaux. C'est l'occasion d'avoir un aperçu complet, à vitesse grand « v », des différents départements du port. On y rencontre pour la première fois certains de nos protagonistes : Tommy le répartiteur du centre de contrôle à l'humour acerbe qui doit former la relève dans les postes clés de son département, Sylvain le marin qui a son perroquet sur l'épaule même au travail (et oui!), Diego le directeur logistique qui est chargé du maintien des infrastructures ferroviaires, Jean-François Belzile le capitaine du port, qui gère les opérations avec autorité.

D'autre part, nous suivons les membres de l'équipage d'un des porte-conteneurs à partir de Trois-Rivières jusqu'à ce que le bateau accoste à Montréal. Bien que le bateau batte pavillon du Royaume-Uni, les marins sont principalement des Philippins, des Indiens et des Thaïlandais. Éloignés de leur famille en ce temps des fêtes, plusieurs sont surpris par la température et le froid sur le pont du bateau.

À l'arrivée du bateau au quai, la fourmilière se met en branle. Nous suivons les opérations de chargement et déchargement. En parallèle, nous suivons l'équipage du porte-conteneur. Ceux-ci se rassemblent à la Maison des marins, dans le Vieux-Port de Montréal, afin de recevoir des vêtements chauds et d'avoir un endroit où célébrer le réveillon et appeler leurs proches (plusieurs sont chrétiens).

L'impression qui se dégage des images et des entrevues filmées avec nos divers protagonistes est la suivante : le monde maritime et portuaire est unique. Œuvrant à l'année longue pour supporter nos économies, les employés de ce secteur sont étrangement « à l'écart », devant travailler nuit et jour, même pendant le temps de Noël.

À la fin décembre (généralement autour du 31 décembre), c'est généralement la fermeture de la Voie maritime reliant Montréal aux Grands Lacs. Nous suivons la Garde-Côtière dans cette période cruciale de l'année. Effectivement, il faut s'assurer que tous les bateaux qui sont sur les Grands Lacs auront le temps de quitter vers l'Océan Atlantique.

L'épisode se termine le 1^{er} ou le 2 janvier. Alors que la plupart des Québécois cuvent leur vin du 31 décembre... le Port de Montréal poursuit une tradition bien ancrée depuis 1840 : la remise de la Canne à pommeau d'or. Cette cérémonie protocolaire, qui se fait avec la haute direction du port et divers dignitaires, vise à remettre une canne au capitaine du premier bateau qui accoste au Port de Montréal lors de la nouvelle année.

Cette cérémonie met en relief le fait que le monde maritime a ses propres codes et ses propres traditions qui sont inconnues du grand public. Cet esprit de communauté et de solidarité est fort et partagé entre tous les marins du monde. À nous de plonger et d'en apprendre davantage sur cet univers méconnu, dans les prochains épisodes.

Épisode 02 – L'hiver, le froid, les glaces...

Nous sommes en plein mois de février. Il fait -25° Celsius. Le Fleuve Saint-Laurent est gelé en de nombreux endroits, ce qui pose des défis pour les pilotes du Saint-Laurent. Nous suivons un pilote du Saint-Laurent (pilote québécois) qui conduit un navire étranger dans les glaces du Saint-Laurent. [Celui-ci nous parle des défis. Les images sont impressionnantes.](#)

Dans le centre de contrôle du port, Tommy est en formation avec deux nouveaux employés qui sont en poste depuis moins d'un an. Les quelques défis que les conditions hivernales apportent à la navigation doivent être bien connus de la part de ceux qui guident les navires et les opérations avec les 600 caméras du poste de contrôle.

Puisque la Voie maritime qui relie Montréal aux Grands Lacs est fermée entre la fin décembre et la fin mars, les bateaux ne peuvent plus dépasser la ville de Montréal vers l'Ouest. Cela implique que certains bateaux s'arrêtent plutôt au Port de Montréal afin d'y décharger leur marchandise sur place. Cette marchandise sera ensuite embarquée sur des trains et des camions afin de rejoindre l'Ontario, l'Ouest canadien et le Midwest américain. Les employés du Port roulent donc autant l'hiver que l'été.

Alors que le bateau que l'on suivait en début d'épisode approche du port, les nouvelles météo annoncent une tempête de neige hors du commun pour le lendemain. Nous plongeons alors dans une opération impressionnante visant à garantir le maintien des activités du Port malgré la neige... sans nuire à la sécurité des travailleurs et des installations. 100km de rails, 26km de berges et des kilomètres carrés de quais à déneiger tout en maintenant les opérations, sans compter les routes et les entrées utilisées par les 2500 camionneurs qui transitent par le port chaque jour.

D'un côté, nous suivons trois membres de la haute direction qui se parlent à chaque heure afin de suivre et coordonner les opérations. Jean-François Belzile, Capitaine du Port, tente d'assurer la fluidité des opérations et le respect des horaires des bateaux.

Diego Labelle, directeur logistique et Felixpier Bergeron, directeur de la sécurité et prévention incendies, gèrent les risques causés par la neige.

Tommy et ses deux jeunes employés au centre de contrôle assurent la communication avec les employés de terrain: déneigeurs, cheminots et camionneurs font de leur mieux pour assurer la fluidité sur le terrain. Mais en quelques heures seulement, le travail de déneigement est à refaire... c'est dur sur le moral des troupes!

En parallèle, nous découvrons Katryne, la superviseuse de l'équipe de marins du port. Jeune femme à la mi-trentaine et mère de deux enfants, elle chapeaute une équipe de 4 marins d'expérience. Passionnée de navigation, elle prend chaque hiver des congés sans solde afin d'aller guider des navires étrangers dans les glaces du Golfe du Saint-Laurent. Nous la suivons lors d'une de ces missions, qui part de Terre-Neuve jusqu'aux Escoumins.

Le premier défi arrive avant même qu'elle ne soit sur le bateau qu'elle doit guider. L'embarquement ne se fait pas dans au port de Saint-John (ce serait une trop grosse perte de temps). Une navette (petit bateau) la conduit plutôt jusqu'au porte-conteneurs sur lequel elle doit embarquer. L'embarquement se fait alors que les deux bateaux sont en mouvement, sur une petite échelle, à travers les vagues du Golfe Saint-Laurent. Il ne faut pas avoir peur des hauteurs.

Une fois l'embarquement passé, nous la découvrons en pleine discussion avec le capitaine du bateau, à qui elle commande certaines manœuvres afin de permettre au bateau de plus de 300 mètres de long de se rendre à Montréal.

Nous sommes ensuite de retour au Port, où les opérations de déneigement prennent du retard. Les discussions sont de plus en plus tendues entre les membres des équipes. Alors que la tension est à son comble... la neige s'arrête enfin. De quoi redonner un second souffle aux travailleurs!

Les opérations reprennent enfin... mais le retard à rattraper ne donne aucun temps pour souffler.

Épisode 03 – Une fin d'hiver rock'n'roll (vol de voiture et déraillement)

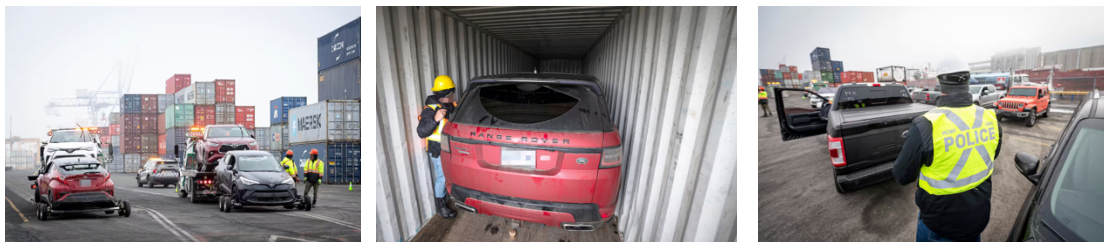
C'est la fin de l'hiver. C'est la nuit (4h30am). Dans les bureaux de la GRC⁵, une opération se met en branle.

Conjointement avec l'agence des services frontaliers et la Sûreté du Québec, on prépare une saisie de conteneurs au Port de Montréal afin de récupérer des véhicules volés au Québec et destinés à la revente à l'international. Le vol de voitures est un véritable fléau

⁵ Nous sommes en discussion avec la GRC et les services frontaliers actuellement afin de déterminer les conditions nous permettant de filmer ce type d'opération.

auquel s'attaquent les autorités depuis quelques années. Les efforts déployés ne permettent toutefois de récupérer qu'une infime partie des véhicules volés chaque année au Québec.

Nous suivons les agents alors que ceux-ci quittent leurs bureaux en direction du Port. À 6h00, les corps policiers arrivent enfin sur le quai #4, et demandent à des débardeurs de libérer certains conteneurs. En ouvrant les conteneurs, on découvre des véhicules de luxe ayant des marques d'effraction (fenêtres brisées, fils arrachés).



En ce début du mois de mars, le soleil se lève et réchauffe la ville, faisant fondre la neige. La saisie est un succès. Les responsables de la sécurité du port sont satisfaits.

C'est que le centre de contrôle du Port reçoit régulièrement des appels de citoyens leur mentionnant que leur véhicule volé se trouve dans le port, selon leur traceur GPS. Mais les employés de l'Administration portuaire n'ont pas le droit d'ouvrir les conteneurs, et souvent, la police ne peut intervenir sur la base de ces seules informations. Un point GPS au Port de Montréal, c'est chercher une aiguille dans une boîte de foin comme les conteneurs sont souvent empilés à 4-5 de hauteur, en rang d'oignons.

Opération réussie, donc!

À cette période de l'année, les marins du port sont en équipe réduite. La capitaine Katryne Parenteau prépare la saison des croisières, en travaillant sur les plans d'accueil. C'est que chaque navire de croisière nécessite une configuration de quais différente (passerelle, défenses, etc.). De son côté, Sébastien Boulianne travaille sur la maintenance et la mécanique du navire "Le Maisonneuve", qui appartient au port.

Pour être marin au port, ça prend des compétences diversifiées. Katryne est habile à faire des plans Autocad. Et Sébastien est excellent en mécanique et fait lui-même l'entretien des bateaux du port. Les deux sont à la fois compétents et très différents. Bien qu'ils soient complémentaires, cela apporte parfois des frictions...

Au centre de contrôle, Tommy reçoit un appel urgent : un léger déraillement de wagon vient de se produire dans l'ouest du port. Heureusement, aucun blessé ni aucun danger par rapport aux matières transportées. Mais le travail des équipes de maintenance des

installations ferroviaires va prendre la journée et va ralentir les opérations, ce qui va impacter toutes les équipes. Nous suivons ces opérations.

Épisode 04 – Jours atypiques – Marchandises hors normes et communautés éloignées

Au Port de Montréal, aucune journée n'est identique puisque toutes sortes de marchandises transitent en ses lieux! Cet épisode se consacre d'abord au transport de marchandises atypiques et surdimensionnées. On peut penser à des pales d'éoliennes ou à de grandes poutrelles d'acier.

Comment les débardeurs s'y prennent-ils pour travailler avec des marchandises atypiques? Combien ont-ils de temps pour se préparer à l'avance? Est-ce que cela impacte le transport des autres marchandises?

En parallèle, nous suivons la préparation et le voyage d'un navire de la compagnie NEAS, qui s'apprête à ravitailler les communautés de Kuujuaq, Salluit et Puvirnituq⁶ à la fin de l'hiver, alors que les glaces cèdent enfin le passage aux navires.

Suite à la fonte des neiges et à l'ouverture de la mer Arctique, la navigation reste le moyen le plus efficace de ravitailler certaines communautés éloignées. Une équipe de tournage embarque sur le navire à destination de ces communautés nordiques, pour voir les défis de navigation et l'impact du ravitaillement.

Cela nous permet de découvrir le fleuve Saint-Laurent, les côtes du Labrador et les paysages du nord du Québec sous un tout nouvel angle.

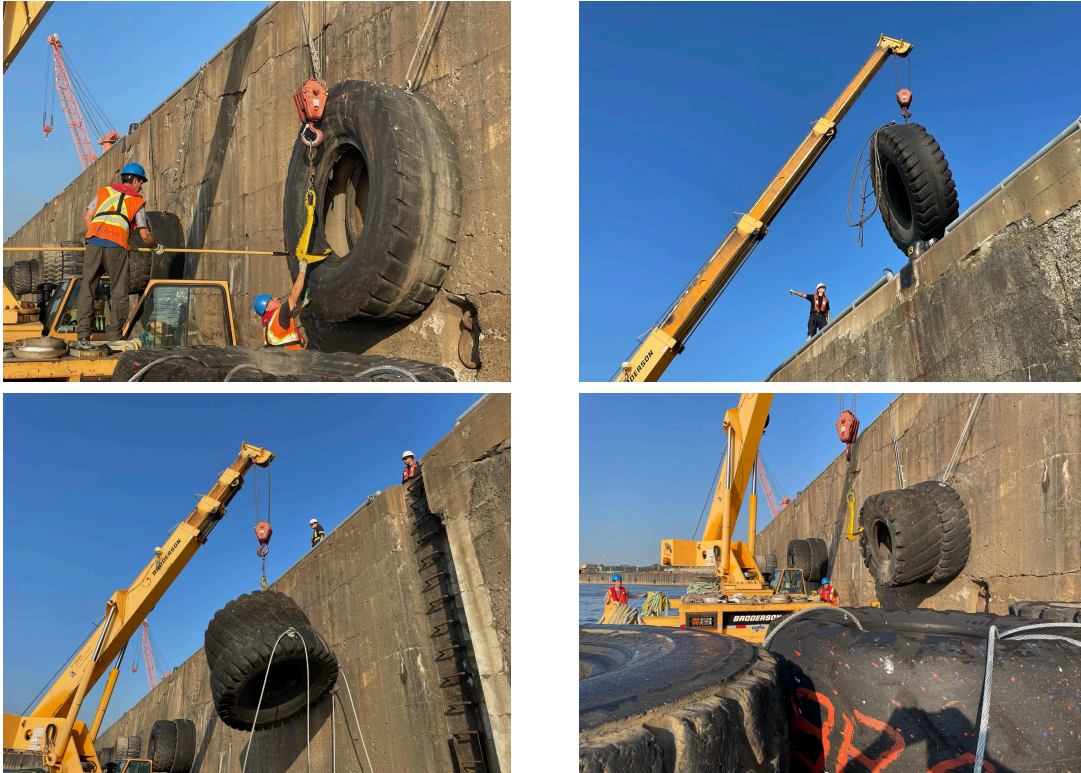
L'arrivée dans les communautés se fait toujours sous le signe de la joie. Un autre hiver est passé et le ravitaillement maritime reprend!

Épisode 05 – Enfin l'été!

Nous sommes au début mai et l'été est enfin arrivé! Pour l'équipe de marins du Port de Montréal, c'est le moment idéal pour changer plusieurs défenses sur les quais. Opérations courantes, elles représentent tout de même un défi pour les marins qui doivent procéder rapidement au remplacement des pneus et des bouées, puisque le trafic maritime n'arrête jamais.

Avec le marin Sébastien Bouliannes (marin et chef d'équipe des marins), on suit la sympathique équipe au travail. En contact constant avec le centre de contrôle et le Capitaine du Port, l'équipe de marins effectue son travail entre le passage de deux bateaux.

⁶ On pourrait également choisir de suivre un navire qui ravitaillerait Terre-Neuve (Oceanex) la Basse-Côte-Nord (Desgagnés) ou les Îles-de-la-Madeleine (CTMA).



Cela nous permet de plonger davantage dans le quotidien de l'équipe de marins du port. On découvre plus en détails les divers bateaux qui sont utilisés par l'équipe et le plaisir que ceux-ci ont à travailler sur l'eau. Et on découvre que chaque opération apporte des défis.

On voit alors apparaître un navire de la garde côtière. Un signalement de déversement de matières dangereuses ou polluantes vient de leur être transmis et ils viennent enquêter pour voir si cela pourrait provenir du port.

Un représentant du département de l'équipe environnementale du port arrive rapidement, afin d'évaluer la source du déversement. Est-ce que cela provient d'un navire accosté au Port?

L'enquête se poursuit au sol et sur l'eau de façon conjointe. Depuis plusieurs années, le port met en place des mesures afin de réduire son impact environnemental. Que ce soit en approvisionnant les navires par des entrées électriques afin que ceux-ci n'aient pas à fonctionner au mazout lorsqu'ils sont à quai, ou encore en mettant à jour leurs grues afin que celles-ci consomment moins d'électricité.

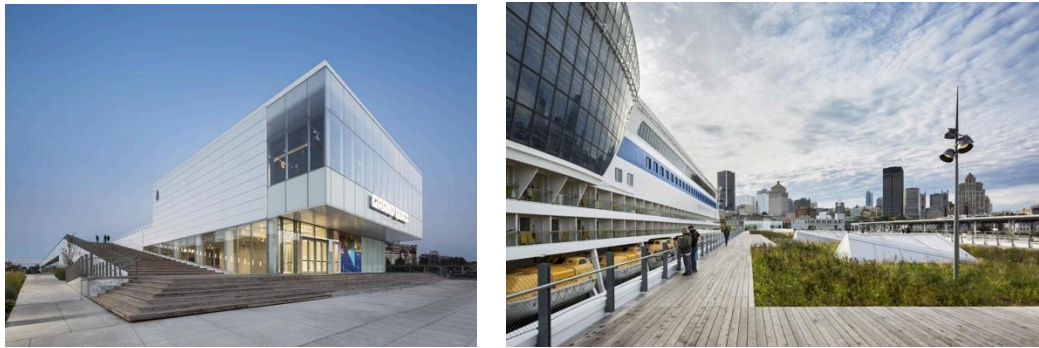
Cela nous permet de parler des enjeux à venir pour le port de Montréal, qui souhaite toujours réduire son impact environnemental, mais qui se doit de poursuivre sa mission, toujours grandissante, de transit des marchandises.

Épisode 06 – La saison des croisières

La fin de l'été et le début de l'automne marque le début de la haute saison des croisières pour le Port de Montréal.

Puisque la saison des ouragans commence à battre son plein dans les Caraïbes, de nombreuses offres de croisières se déplacent sur les côtes d'Amérique du Nord.

C'est ainsi que plus de 50 000 passagers sont passés par le Grand Quai dans le Vieux Port de Montréal en 2024.



Bien loin des opérations du Port, on découvre alors un pendant très « propre » et touristique du Port de Montréal. Et on découvre nos personnages habillés tout autrement.

Les marins du port, comme Sébastien, se mettent sur leur “31” lorsqu'ils vont accueillir les bateaux de croisières. On les découvre alors avec un côté “caméléon”.

Cela n'empêche pas les équipes principales du Port d'être sollicitées afin de ravitailler le navire en eau potable, en nourriture, en essence, tout en vidant les eaux usées et les déchets.

L'équipe de marins, l'équipe du centre de contrôle et les dirigeants du port mettent tous la main à la pâte afin d'assurer le succès de la saison des croisières.

Autres idées en vrac

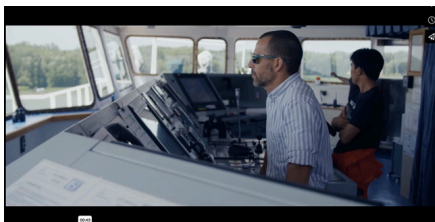
- Nous suivons la GRC et l'Agence des Services Frontaliers lors d'une saisie de drogue
- Des manifestants bloquent l'entrée des camions du Port de Montréal afin de manifester leur soutien à une cause environnementale. Avec un passage régulier de plus de 2500 camions par jour, cela vient bouleverser la chaîne logistique.
- Un navire bloque la voie maritime, ce qui chamboule toute la chaîne logistique du port.
- Un petit navire de plaisance est en panne et dérive vers les quais du Port de Montréal. La Garde côtière et l'équipe de marins du Port se mettent en équipe afin de régler la situation et d'éviter une collision avec les immenses navires du Port

ÉCO-SYSTÈME – QUELQUES COLLABORATEURS CLÉS DU PORT

Les pilotes du Saint-Laurent - *Contactés. Ils sont partants pour participer au projet*

Tous les navires d'une certaine envergure qui empruntent le Fleuve Saint-Laurent entre les Escoumins et Montréal sont pris en charge par des pilotes québécois brevetés⁷. Le Fleuve se divise en trois segments (Escoumins à Québec / Québec à Trois-Rivières / Trois-Rivières à Montréal).

Cette pratique, encadrée par la *Loi sur le pilotage* de 1985, est due au fait que le Fleuve Saint-Laurent est un des cours d'eau les plus ardues sur lesquels naviguer dans le monde. De plus, les conditions hivernales sont souvent moins bien connues des pilotes internationaux.



Comment se passe l'embarquement ? Le pilote monte à bord d'un bateau-pilote, une petite embarcation d'une vingtaine de mètres pouvant naviguer à vive allure. Le navire doit ralentir sa vitesse et déployer une grande échelle de corde le long de sa coque. Il monte et prend immédiatement la charge de la conduite du navire et transmet le cap à suivre au timonier⁸.

La garde côtière canadienne - *Contactés. À première vue, ils sont partants pour participer au projet. Nous avons même échangé une entente-type de collaboration.*

La garde côtière canadienne offre plusieurs services qui peuvent parfois être utilisés dans le cadre des activités du Port de Montréal : déglacage, sûreté, gestion des voies navigables, recherche et sauvetage.

Un des services particulièrement intéressant : c'est la garde-côtière qui intervient en cas de dégât environnemental.



⁷ <https://vimeo.com/285558077>

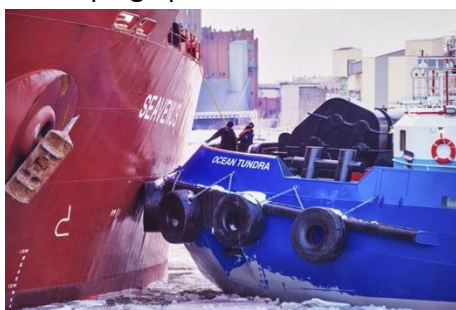
⁸

<https://www.port-montreal.com/fr/le-port-de-montreal/nouvelles-et-evenements/nouvelles/carnet-de-bord/question-pilotes>

Groupe Océan - *Contactés. Ils sont partants pour participer au projet.*

Entreprise québécoise de plus de 1100 employés, Groupe Océan offre de multiples services en milieu maritime au Québec, au Canada et dans les Caraïbes.

Au Port de Montréal, Groupe Océan offre surtout des services de sauvetage et de remorquage portuaire.



Remorquage d'un navire



Service incendie en mer

Mais le groupe Océan offre également des services complémentaires tels que : le transport d'équipements surdimensionnés, services de sauvetage, location de barges et bateaux de travail, dragage,



Transport d'équipements surdimensionnés : morceaux du nouveau Pont Champlain

L'agence des services frontaliers

Intéressés. Nous sommes en discussion afin de valider les opérations que nous pourrions filmer. Mais il semble possible que l'on assiste à des opérations avec des chiens renifleurs dans le port. Pour les opérations de saisie de drogue ou de véhicules, c'est encore en discussion.

Les employés de l'Administration Portuaire de Montréal (communément appelé le Port de Montréal) n'ont pas d'autorité par rapport aux entrées et sorties des conteneurs et de la marchandise. En d'autres mots, les employés du Port n'ont pas le droit d'ouvrir un conteneur.

Ce sont les employés de l'Agence des services frontaliers du Canada, en collaboration avec les corps policiers (GRC, SQ, Police de l'Ontario, SPVM) qui font régulièrement des

saisies de drogue⁹ dans le Port de Montréal, ou encore saisissent des véhicules volés destinés à l'exportation¹⁰.

Les corps policiers

La GRC est contactée. Nous entamons les discussions avec les différents services mais évidemment, ces démarches auront plus de légitimité si nous avons l'appui d'un diffuseur.

La GRC, la SQ, le SPVM ou encore la OPP (Ontario Provincial Police) sont régulièrement emmenés à collaborer sur des opérations conjointe par rapport à l'importation de matières illégales (drogue) ou à l'exportation de véhicules volées qui transitent par le Port de Montréal.

Le CN (Canadian National) et le CPKC (Canadian Pacific Kansas City)

Pas encore contacté

Une grande partie des marchandises qui transitent par le port de Montréal arrivent ou repartent via les chemins de fer du CN et du CPKC. Il s'agit de partenaires avec lesquels le Port de Montréal est en constante communication.

Imaginez un bateau porte-conteneurs qui arrive avec 800 conteneurs. Ceux-ci ne vont pas tous à la même place! Il y en a qui sont destinés au Québec, à l'Ontario, au Midwest américain. À l'arrivée au Port, ce sont les employés du port qui coordonnent la division de ces conteneurs entre les différentes lignes de train, entre les camions, entre les destinations. Tout un casse-tête!

Il va sans dire que les relations sont constantes et essentielles entre le Port et ces compagnies.

Récemment, le lock out des employés du CN et du CPKC ont causé tout un émoi au Port de Montréal¹¹. Le risque d'avoir une paralysie des deux principales compagnies de train au pays causait tout un casse-tête, jusqu'à ce que le gouvernement fédéral intervienne.

Nous n'avons toutefois pas fini d'entendre parler de cette histoire!

⁹

<https://www.lapresse.ca/actualites/justice-et-faits-divers/2023-09-15/opium-et-haschich/pres-de-10-millions-de-dollars-de-drogues-decouvertes-dans-le-port-de-montreal.php>

¹⁰

<https://www.lapresse.ca/actualites/justice-et-faits-divers/2024-04-03/port-de-montreal/une-vaste-operation-permet-de-retrouver-pres-de-600-vehicules-voles.php>

¹¹ <https://www.lapresse.ca/affaires/2024-08-22/le-cn-et-le-cpkc-paralyses/un-arret-sans-precedent.php>

La Maison des marins

Pas encore contacté mais l'approche est assez simple à faire.

Organisme de bienfaisance fondé en 1862, la Maison des marins répond aux besoins de milliers de marins qui passent par le port de Montréal à chaque année, en répondant aux besoins physiques, émotionnels et spirituels des marins, en plus de leur fournir un chez-soi accueillant durant leur séjour à Montréal.

Que ce soit en les conduisant dans un lieu de culte de leur choix, ou bien en leur fournissant les outils de communication nécessaires pour qu'ils parlent avec leurs proches restés dans leur pays natal.

À chaque année, durant la période des fêtes, la Maison des marins organise une célébration pour les marins qui sont loin de leur famille durant le temps des fêtes, en plus d'offrir des cadeaux à tous les membres d'équipage amarrés au port.

NEAS – Transport arctique

La compagnie NEAS se spécialise dans le transport maritime pour les zones arctiques. C'est la principale source d'approvisionnement des communautés du Grand Nord québécois et de l'Arctique canadien¹².

La compagnie a son siège social dans les mêmes bureaux que l'Administration portuaire de Montréal. Ses départs se font principalement de Bécancour, mais les liens sont étroits avec le Port de Montréal, et nous croyons qu'il serait particulièrement intéressant de suivre un bateau, de l'intérieur, de la région de Montréal au Grand Nord québécois.

La voie maritime du Saint-Laurent

La voie maritime du Saint-Laurent est un système sophistiqué d'écluses (13 canadiennes et 2 américaines) qui se trouve entre Montréal et le lac Érié. La dénivellation des eaux entre les deux extrémités est de 183 mètres¹³.

La voie, inaugurée en 1959¹⁴, permet le passage de bateaux entre l'Atlantique et les Grands Lacs. La voie est un exemple de partenariat entre deux nations (États-Unis et Canada) et permet de relier le cœur de l'Amérique du Nord à plus de 50 nations du monde.

En saison froide, la voie maritime se doit de fermer car l'accumulation de glaces empêche le fonctionnement sécuritaire des systèmes de levage des écluses. En 2017,

¹² <https://neas.ca/destinations/?lang=fr>

¹³

<https://www.qc.dfo-mpo.gc.ca/infoceans/fr/infocean/voie-maritime-du-saint-laurent-le-mandat-hivernal-de-la-garde-cotiere-canadienne>

¹⁴ <https://grandslacs-voiemaritime.com/fr/la-voie-maritime/>

une vague de froid sans précédent a représenté un défi pour les équipes de la garde côtière, puisque qu'un navire de type Seawaymax a été bloqué pendant cinq jours dans une écluse, bloquant une dizaine de navires qui souhaitaient quitter les Grands Lacs vers l'Atlantique. Un brise-glace et un navire remorqueur ont été nécessaires pour permettre au bateau de poursuivre sa route. Ce type d'événement serait évidemment intéressant à couvrir s'il se présente.



Plus récemment, en août 2024¹⁵, c'est un navire de 137 mètres de long qui s'est échoué à la hauteur de Kahnawake, entraînant un blocage de quelques jours de la voie maritime.

Bref, toutes sortes de péripéties entourant la voie maritime pourraient survenir durant le tournage de la saison, impactant de près le flux maritime et les opérations du Port de Montréal.



Photo: Adil Boukind Le Devoir

15

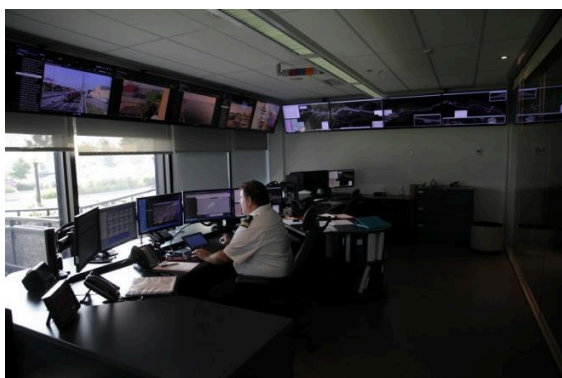
<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/818670/voie-maritime-saint-laurent-bloquee-bateau-echoue>

EXEMPLE D'ÉPISODE DÉTAILLÉ

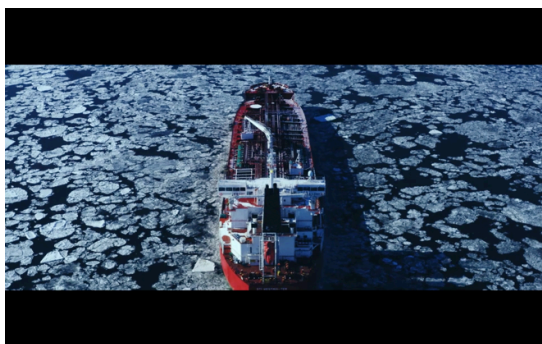
Bloc 01

Des flocons blancs tombent sur Montréal. L'ambiance des fêtes est à son comble en ce 21 décembre. Dans le Vieux-Montréal, des gens font leurs dernières courses au marché de Noël.

Au centre de contrôle de l'Administration portuaire, l'ambiance est toutefois différente. Malgré la présence de décorations de Noël, l'ambiance est frénétique. Deux porte-conteneurs arrivent aujourd'hui et doivent être déchargés en moins de 48h. Bien que ces opérations soient quotidiennes au Port de Montréal, la saison des fêtes apporte des défis particuliers puisque certains membres clés du personnel sont en vacances. Ceux qui restent doivent mettre les bouchées doubles! C'est le cas de Tommy Poulin, coordonnateur au centre de contrôle (sorte de tour de contrôle du port). Chargé de former la relève, il est entouré de nouveaux venus dans son département. Ils sont tous vaillants, mais rien ne bat l'expérience dans ce domaine. Il nous explique les défis à venir.



Au montage, nous tombons alors à l'intérieur d'un de ces deux navires. Embarqués à Trois-Rivières, notre équipe a eu la chance de tourner à l'intérieur du navire, avec le capitaine québécois. Ça nous permet d'apprendre que chaque bateau qui entre dans le Saint-Laurent doit être conduit par un capitaine québécois à partir des Escoumins¹⁶.



¹⁶ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1905833/pilote-saint-laurent-navigation-archives>



Nous apprenons également à connaître l'équipage. Bien que le bateau provienne du Royaume-Uni, les membres de l'équipage viennent presque tous d'Inde, du Vietnam et de Thaïlande. À quelques heures de l'arrivée au Port de Montréal, nous visitons le bateau avec les membres de l'équipage : leurs chambres, leurs espaces de vie restreints.



Nous tombons alors dans un montage en parallèle entre l'équipe de pilotage du bateau et les équipes du Port de Montréal.

Du point de vue du bateau, nous approchons de Montréal et commençons à reconnaître le Pont Jacques-Cartier au loin. Au port, les équipes se mettent en place pour aller accueillir le bateau avec les remorqueurs. Tous se préparent à l'accostage...

Bloc 02

Nous sommes alors témoins d'un ballet bien orchestré : supervisé par le centre de contrôle, les marins du port guident les porte-conteneurs avec leur remorqueur aux quais qui leur sont assignés. Après quelques secondes de suspens, le bateau accoste enfin. Des débardeurs montent dans leur grue afin de commencer à décharger les bateaux dès qu'ils sont bien amarrés. Nous profitons de ce bloc pour découvrir les principaux départements du port.



En parallèle, des camionneurs du port se tiennent prêts à charger les conteneurs sur leurs camions. C'est que **CHAQUE** conteneur qui entre au Port de Montréal passe par un détecteur de radioactivité¹⁷.

Le travail qui s'opère nous montre à quel point la machine est huilée et peut aller rapidement... par contre, plus on va vite, plus il y a des risques d'accident. Après tout, 2 travailleurs sont décédés dans la dernière année au Port de Montréal et les règles sont plus strictes que jamais.

¹⁷

<https://www.lapresse.ca/environnement/pollution/201210/12/01-4582800-marchandise-radioactive-au-port-de-montreal.php>

Mais la rapidité et la fluidité restent des éléments clés du travail de chaque équipe. Après tout, c'est près de 80% de nos produits de consommation et de nos marchandises qui transitent par le port. Pas le temps de niaiser comme dirait l'autre.

Bloc 03

Alors que le déchargement suit son cours, l'équipage du bateau peut profiter de son arrivée à Montréal pour sortir du bateau pour la première fois en plus d'un mois. Certains visitent le vieux port de Montréal, et se retrouvent en fin de soirée à la [Maison des marins](#) de Montréal.

Cet organisme à but non lucratif vient en aide à des milliers de marins chaque année, en leur fournissant des vêtements chauds (plusieurs arrivent en sandales et en chemises de coton), du support émotionnel (de nombreux marins se sentent loin de leurs proches) et du support spirituel.

Dans le Port de Montréal, le déchargement bat son plein. Des débardeurs sont en pleine action. Les conteneurs, une fois passés par le scan de radio-activité, sont dispersés à divers endroits : sur des trains du CN et du CP à destination de l'Ontario et du Midwest américain, sur des camions à destination de divers endroits au Québec, etc.

Il ne reste que quelques heures pour finaliser de décharger les bateaux... la fatigue se fait sentir et la nuit tombe. Pourtant, le travail ne peut pas arrêter.

Bloc 04

C'est la nuit du 25 décembre. Le port est au ralenti, sous une fine neige.

À chaque année, la maison des marins fête la veille de Noël et 1700 cadeaux sont offerts aux personnes présentes et à d'autres personnes à bord de navires devant passer Noël en mer. Cela nous permet de plonger dans le quotidien de ces marins, et d'effleurer le défi que l'éloignement provoque chez ces gens, qui se dédient pour transporter nos biens de consommation. Certains en profitent pour appeler leur famille et leur souhaiter Joyeux Noël.

On sent la pression retomber graduellement, puisque les opérations se déroulent bien.

Au matin du 26 janvier, le travail reprend afin de finaliser le chargement des bateaux qui doivent repartir. Nous quittons les équipages rencontrés. Ceux-ci repartent vers une nouvelle destination.

Du côté du port, on commence à préparer la nouvelle année, avec l'arrivée du premier bateau de 2025.

Bloc 05

Nous sommes le 2 janvier. Une effervescence se fait sentir dans les bureaux de l'Administration portuaire de Montréal.

Les membres de l'équipe de direction sont présents, habillés de leurs plus beaux vêtements. Alors que les Québécois « normaux » cuvent leur vin, l'administration, la direction et les marins du Port s'appêtent à poursuivre une tradition datant de 1840 : la remise de la Canne à pommeau d'Or.

À chaque année, une cérémonie est organisée pour accueillir le premier bateau qui arrive au port de Montréal. Cette tradition bien ancrée nous permet de plonger dans un univers ayant ses propres codes, ses propres rites.

Cela nous permet également de percevoir la solidarité entre les marins de partout dans le monde qui, bien qu'ils soient d'origine diverses, vivent tous un quotidien similaire. Ils font partie, d'une certaine façon, d'un club sélect, ou d'un univers parallèle.

Nous souhaitons à la fois intriguer et donner le sentiment au spectateur que l'on plonge dans un univers méconnu et intéressant pour les prochains épisodes!