

MONTREAL

PAR QUATRE CHEMINS

COMITÉ INTERRÉGIONAL POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

**MÉMOIRE DÉPOSÉ DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION
DE LA VILLE DE MONTRÉAL SUR LE PLAN D'URBANISME**

Montréal, le 31 mai 2004

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire exécutif	1
Avant propos	2
Le CITM	3
Une approche globale	5
La métropole plus qu'une île	6
Des constats à faire	7
L'étude du CCATM	10
L'importance des voies de contournement	12
Le parachèvement de la 25 une priorité du CITM	13
Conclusion	14

Annexe 1 : Liste des organisations membres du CITM

Annexe 2 : Plan d'action stratégique pour le transport des
marchandises 2001-2006

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le **Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM)** est un regroupement volontaire des leaders provenant du domaine du transport maritime, ferroviaire, routier et aéroportuaire, des gouvernements, des municipalités, des syndicats ainsi que des milieux d'affaires et de développement économique oeuvrant sur l'échiquier du Grand Montréal.

Le CITM s'est donné un Plan d'action stratégique (voir annexe 2) sur l'horizon 2001-2006 qui vise à consolider la position du Grand Montréal comme plaque tournante nord-américaine du transport des marchandises.

L'un des objectifs du CITM est de faciliter le mouvement des marchandises dans la région et les échanges commerciaux avec l'extérieur par le parachèvement des liens autoroutiers.

Puisque la Ville de Montréal soumet à la consultation populaire son plan d'urbanisme, que ce dernier donne une place importante au transport et qu'il s'interroge plus spécifiquement sur la finalisation de l'autoroute 25, il était primordial pour les intervenants du domaine du transport de bien faire connaître leur position par rapport au transport des personnes et des marchandises et par rapport à cet axe autoroutier stratégique.

Le CITM souligne dans son mémoire la nécessité de concevoir la métropole dans une approche systémique dépassant les seules frontières de l'île de Montréal.

Dans un contexte où l'économie est basée sur des approvisionnements « juste à temps », où Montréal constitue le nœud de convergence de l'ensemble du réseau routier québécois et où le développement des activités portuaires s'intensifie, les déplacements par camions ont été et seront en forte croissance dans la métropole.

Le présent mémoire souligne l'importance de la fluidité dans les transports routiers de marchandises comme élément déterminant autant aux niveaux environnemental que compétitif. On y rappelle le plan initial de développement du réseau routier pour le Grand Montréal qui proposait des voies de contournement de l'île et le lien à faire avec la modernisation préalable de la rue Notre-Dame.

Enfin, bien qu'en faveur de la finalisation du lien autoroutier de la 25, le CITM rappelle l'importance de ne pas augmenter indûment l'offre de transport automobile notamment en ce qui a trait à l'auto solo et la priorisation nécessaire à donner au développement du transport collectif.

AVANT PROPOS

Le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) est heureux de déposer un mémoire dans le cadre de la consultation de la Ville de Montréal sur son nouveau plan d'urbanisme.

Notre court mémoire portera d'une façon exclusive sur les réseaux et les infrastructures de transport et plus spécifiquement sur le projet de finalisation de l'autoroute 25.

D'entrée de jeux, nous saluons la décision de la Ville d'inclure dans sa consultation un questionnement sur cet important tronçon autoroutier faisant partie du réseau artériel métropolitain.

Le Plan d'urbanisme de la nouvelle Ville de Montréal définit les balises de son aménagement pour les dix prochaines années. Cet aménagement doit évidemment prendre en compte le développement important que connaîtra le domaine du transport des marchandises et plus précisément le transport par camionnage.

Dans ce contexte nous supportons totalement la proposition du Plan qui confirme le rôle de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes.

Le CITM a déjà eu l'opportunité, par l'entremise du Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDÎM) de prendre part aux rencontres de validation organisées par la Direction du développement urbain. Ces rencontres, portant d'une part sur le transport des personnes et d'autre part sur le transport des marchandises et les secteurs industriels, nous ont permis de faire entendre notre voix dans l'élaboration même du plan d'urbanisme.

De plus, certains de nos membres ont eu l'opportunité d'être également consultés dans le cadre des travaux du Comité transport du CRDÎM lors de sa réunion de décembre dernier.

Ainsi nous sommes heureux que la Ville de Montréal ait fait sienne la majorité de nos propositions de bonification lors de ces pré-consultations. Dans ce sens, le présent mémoire viendra préciser ou renchérir nos interventions précédentes.

LE CITM

Le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) est un regroupement de plus de 70 leaders provenant du domaine du transport maritime, ferroviaire, routier et aéroportuaire, des gouvernements, des municipalités, des syndicats ainsi que des milieux d'affaires et de développement économique oeuvrant sur l'échiquier du Grand Montréal (la liste des membres est déposée en annexe).

Issu d'un forum organisé en 1998 par le Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDÎM), le CITM est né d'un besoin clairement exprimé de regrouper plus formellement les acteurs de l'industrie du transport des marchandises afin de mettre en commun leurs réalités et de mieux cerner les perspectives de développement de ce secteur d'activité.

Porté par les Conseils régionaux de développement (CRD) de l'île de Montréal, de Lanaudière, des Laurentides, de Laval et de la Montérégie, le CITM a vu le jour en 1999. Il a complété ses travaux en novembre 2000 avec l'adoption d'un plan d'action stratégique qui propose une vision d'avenir pour l'industrie du transport des marchandises dans la région métropolitaine. Ce Plan d'action comporte une série d'actions à mettre en œuvre sur un horizon de cinq ans, soit de 2001 à 2006. Il a pour objectif fondamental de maximiser les retombées économiques de l'industrie du transport des marchandises pour le Grand Montréal.

Actuellement, un Comité directeur composé de plus de 20 organisations chefs de file s'assure de la réalisation des 47 recommandations du Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006. Un Comité de pilotage représenté par les dirigeants des cinq CRD assume le leadership des opérations de mise en œuvre du Plan d'action. Lieu de concertation, d'orientation, de direction et d'arbitrage, ce Comité dirige également les relations gouvernementales et publiques. Afin d'assurer le soutien aux travaux du CITM, un Comité de secrétariat a été mis sur pied. À cette fin, il doit encadrer la démarche, coordonner l'ensemble des travaux, apporter un support à la mise en œuvre des recommandations, coordonner les efforts de communication relativement à la diffusion des résultats des travaux et assurer le suivi administratif et budgétaire. Enfin, un Comité technique formé d'une dizaine d'experts en transport apporte un soutien aux travaux.

Les objectifs du CITM sont :

- De promouvoir et de développer l'industrie du transport des marchandises dans le Grand Montréal ;
- De positionner la région du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises à l'échelle continentale ;
- D'assurer la concertation des intervenants du milieu du transport ;
- D'assurer la promotion des actions réalisées.

Afin d'atteindre ces objectifs et de réaliser la mise en œuvre du Plan d'action, le CITM s'est donné comme mandat :

- D'assurer la planification des activités de l'ensemble du Plan d'action ;
- D'assurer le suivi des recommandations auprès des organismes identifiés comme chefs de file ;
- D'assurer le maintien d'un lien continu entre les membres ;
- De supporter les membres par des actions stratégiques d'appoint ;
- D'agir comme porte-parole du milieu du transport des marchandises ;
- D'assurer le « monitoring » de l'ensemble de l'opération.

Après 18 mois de travaux, le **CITM** rendait public, le 20 novembre 2000, son premier plan d'action stratégique. Résultat d'une mobilisation importante (plus de 150 acteurs majeurs du développement économique du Grand Montréal ont été associés aux travaux) et d'un travail important de recherche, d'analyse et de consensus, la démarche a permis de dégager la vision suivante :

« La consolidation et le développement de la position de la région de Montréal, comme plaque tournante Nord-Américaine du transport des marchandises, se concrétise autour d'une industrie du transport forte, prospère, avant-gardiste et mobilisée. Animée par une stratégie commune, l'industrie oriente ses choix de développement en étant résolument tournée vers l'atteinte d'une compétitivité à l'échelle continentale. »

Quatre grands objectifs ont été articulés afin d'orienter les actions nécessaires à la concrétisation de cette vision soit :

- Faciliter les mouvements de marchandises dans la région et les échanges commerciaux avec l'extérieur par le parachèvement des liens routiers et des interventions majeures à l'égard des systèmes de transport collectif ;
- Assurer la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises ;
- Miser sur le transport des marchandises comme levier de développement économique ; et
- Relever les défis de l'intégration au milieu et du respect de l'environnement.

UNE APPROCHE GLOBALE

Dans le cadre des actions du CITM, les membres ont privilégié une approche globale qui prend notamment en compte l'intégration au milieu urbain et le respect de l'environnement. Le développement de l'industrie du transport des marchandises est intimement lié à sa capacité de coexister avec l'ensemble des activités sociales et économiques composant la vie urbaine. **Ainsi, le CITM préconise une expansion de l'industrie qui doit se concilier avec des objectifs de développement économique, de qualité de vie et de sécurité.**

Le CITM s'est intéressé à tous les aspects susceptibles de permettre à l'industrie du transport d'améliorer sa compétitivité. La planification et l'amélioration des réseaux et des services de transport, le développement des marchés, la modification au cadre réglementaire et fiscal, le développement de la main-d'œuvre et enfin le développement technologique font partie de ses champs d'intervention.

Dans le cadre de cette approche globale, le CITM privilégie donc des interventions à l'égard des systèmes de transport en commun, des mesures de gestion de la circulation et de gestion de la demande, le développement de l'innovation technologique, les nouvelles pratiques commerciales, l'application des normes favorisant une meilleure efficacité énergétique et des stratégies de choix modal favorisant le transport collectif.

LA MÉTROPOLE PLUS QU'UNE ÎLE

Pour le CITM, les solutions en transport doivent être envisagées par une approche globale et systémique.

Globale parce qu'à notre avis, il ne peut y avoir une solution unique de type panacée à la problématique du transport dans le Grand Montréal.

Systémique, car les infrastructures de transport sont avant tout un système complexe où une simple intervention sur un élément précis peut avoir des conséquences sur l'ensemble du réseau.

Dans plusieurs domaines et plus spécifiquement pour ce qui est du transport, Montréal doit être pensé minimalement sur une échelle métropolitaine où la ville est en osmose et complémentarité avec les quatre autres régions administratives de sa périphérie immédiate.

Dans ce cas il faut donc, autant que faire se peut, maximiser les liens de transport entre l'Île et les régions de Lanaudière, Laurentides, Laval et de la Montérégie et faire en sorte de faciliter la libre circulation des personnes et des marchandises sur cette échelle métropolitaine.

De la même façon, puisque Montréal veut consolider son rôle de plaque tournante continentale du transport des marchandises, les liens routiers et autoroutiers doivent être conçus dans une approche plus large qui dépasse largement les limites géographiques de l'île.

DES CONSTATS À FAIRE

Il nous semble primordial de présenter certaines réalités qui caractérisent le milieu du transport des marchandises du Grand Montréal. Ainsi, dans ce mémoire, la position du CITM a comme base de réflexion les constats et prémisses suivants :

- Le Grand Montréal : une plaque tournante du transport des marchandises

Le Grand Montréal est la plaque tournante des déplacements de marchandises par les réseaux routier et ferroviaire ainsi que les voies maritimes et aériennes. Il occupe une position charnière entre l'ensemble des régions du Québec et les principaux marchés ontarien et américain. Outre le fait que les réseaux autoroutier et ferroviaire du Québec convergent vers la région montréalaise, la plupart des trajets unissant les régions aux principaux marchés extérieurs font un passage obligé dans la région de Montréal. D'ailleurs au sein de plusieurs marchés, le Grand Montréal joue avec succès le jeu de l'intermodalité. L'efficacité des liens routiers entre les pôles économiques de l'agglomération est un enjeu majeur pour le déplacement des marchandises. Le transport est à la fois une activité économique générant de la richesse, un intrant important dans la production et la distribution des marchandises et un facteur de compétitivité pour les entreprises. Le transport des marchandises est lié à la naissance de la Métropole et est garant de son avenir.

- Des activités portuaires en développement

La rue Notre-Dame fut l'épine dorsale de l'urbanisation de Montréal. Au fil des ans, par la mise en place des voies ferrées et des infrastructures portuaires, le milieu s'est progressivement orienté vers un corridor industrialo-portuaire. Le Port de Montréal, ainsi que les installations connexes, font partie de l'histoire du développement du Grand Montréal et sont là pour rester. Depuis plusieurs années, les activités portuaires sont en progression (au cours des dix dernières années, une augmentation annuelle moyenne de 5,5 % pour ce qui est du tonnage et de 6,6 % en termes d'augmentation des marchandises conteneurisées). Le Port de Montréal est le leader de tous les ports sur l'Atlantique Nord en ce qui a trait au nombre de conteneurs manutentionnés. Le Port et les arrimeurs se sont montrés capables d'absorber les hausses d'activités, l'un en élargissant graduellement le périmètre portuaire à tout terrain contigu disponible, les autres en améliorant leur efficacité de manutention. Chaque semaine, au-delà de 40 trains et environ 8 000 camions quittent le Port pour desservir la clientèle. Actuellement, l'activité portuaire à Montréal génère des retombées économiques de l'ordre de 1,7 milliard de dollars par année et est à l'origine de 17 000 emplois directs et indirects.

Le camionnage : une activité en forte croissance

L'orientation que prend l'industrie du transport des marchandises repose principalement sur une croissance accrue du camion, qu'il soit aux extrémités d'une chaîne intermodale, à la livraison porte-à-porte, longue distance ou inséré dans une chaîne d'approvisionnement juste à temps.

Depuis le début des années 1990, le nombre quotidien de mouvements de camions s'est accru à un rythme de 2 % par année. Des 110 000 véhicules constituant le parc des véhicules lourds au Québec, près de la moitié se retrouve dans la région de Montréal.

Le Grand Montréal rassemble les principales zones industrielles génératrices ou fortement dépendantes des activités de camionnage notamment en raison de la présence importante d'entreprises manufacturières ainsi que des commerces de gros et de détail.

L'augmentation du nombre de camions sur les routes est le résultat d'un développement de l'économie de la région et est directement associée à la compétitivité de nos entreprises. **Le camionnage est un phénomène en croissance qu'il faut prendre en considération. Ceci obligera à identifier et à planifier l'utilisation des voies de circulation privilégiées dans les déplacements de marchandises.**

- La congestion : un problème coûteux

Une énorme pression s'exerce de plus en plus sur le réseau routier de la région entraînant une congestion chronique de plusieurs axes autoroutiers durant les périodes de pointe du matin et du soir. Au cours des années, les temps de congestion s'allongent sans cesse exacerbant d'autant les effets pervers des multiples retards. Cette situation représente une menace pour la viabilité et la compétitivité tant de l'industrie du transport des marchandises que des autres industries qui comptent sur elle.

Pour les entreprises manufacturières fortement dépendantes des livraisons de marchandises par camion et pour celles jouant un rôle dans la fonction de plaque tournante du Grand Montréal, l'augmentation de la congestion est extrêmement pénalisante sur le plan des coûts de transport et elle affecte en proportion la compétitivité. Ainsi, le respect des heures convenues avec les clients requiert des départs plus hâtifs, un parcours plus long pour éviter les lieux de congestion ou une augmentation des effectifs et de la flotte pour la livraison et la cueillette. La congestion entraîne donc une hausse des frais de rémunération, de carburant ainsi qu'une utilisation moins efficace de la flotte de camions.

Pour les commerces, bureaux, services et entreprises non manufacturières, la congestion se traduit par une augmentation du prix de vente final des produits et des services.

La congestion affecte également gravement l'environnement. Un camion roulant à petite vitesse dans un bouchon de circulation émet quatre fois plus de polluants que s'il roulait normalement. Et que dire des effets reliés à la série continue d'arrêts et de départs où les moteurs doivent fournir leur pleine puissance. Malgré l'adoption et l'application de normes favorisant une meilleure efficacité énergétique, des pratiques de conduite et d'entretien des véhicules plus appropriées, l'introduction de nouvelles technologies et des stratégies de choix modal moins énergivores, l'industrie du transport doit parvenir à atteindre une fluidité adéquate afin de faire sa part dans la réduction des gaz à effet de serre.

Ces actions devront être menées de pair avec l'amélioration et l'augmentation de la desserte par les systèmes de transport collectif, afin de réduire la présence de l'automobile et conséquemment, la congestion.

L'ÉTUDE DU CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ (CCATM)

En avril 2003, le ministère des Transports du Québec publiait les données de la dernière enquête sur le camionnage de longue distance au Québec. Cette dernière s'inscrit dans une vaste enquête réalisée en 1999 et parrainée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM).

De cette enquête, certains chiffres viennent étayer l'importance des mouvements de marchandises par camion sur l'Île et dans sa périphérie ainsi que l'importance de la mise en place d'un réseau artériel efficace. Ils viennent confirmer les constats faits précédemment.

Ainsi entre 1995 et 1999, le nombre de déplacements inter-urbains de camions assurant les échanges avec l'Ontario et les États-Unis ainsi que le parc de véhicules ont presque doublé.

Selon cette même étude, puisque la région montréalaise est une plaque tournante du transport des marchandises et qu'il y a absence de voie de contournement, elle est le lieu de passage obligé de milliers de déplacements.

Ainsi il y a plus de 152 000 déplacements hebdomadaires de camions qui se font dans la région. De ce nombre quelque 31 000 déplacements ne sont ni en provenance ni en destination de la région.

Selon l'analyse, c'est plus de la moitié des 240 000 déplacements interurbains par camion de tout le territoire québécois qui se font en partie sur le réseau routier de l'île de Montréal.

« En fait des 152 000 déplacements de camions exogènes au Grand Montréal 103 000 (68%) ont l'île de Montréal comme point de départ ou d'arrivée. Cette convergence des déplacements interurbains de véhicules lourds sur le réseau routier montréalais montre que l'île de Montréal elle-même constitue un pôle majeur des échanges de marchandises à l'échelle du Québec et de l'Amérique du Nord ».⁽¹⁾

« Sur une base hebdomadaire, plus de 100 000 déplacements de longue distance par camion lourd empruntent, en totalité ou en partie, dans un sens ou dans l'autre, l'autoroute 40 sur l'île de Montréal, ce qui en fait de loin le corridor interurbain le plus sollicité au Québec ».⁽¹⁾

Pratiquement tous les déplacements en provenance ou en direction de l'Ontario, de l'Ouest des États-Unis et de l'Outaouais, une grande partie des déplacements s'effectuant avec le Nord-Est des États-Unis ainsi que ceux assurant la desserte des régions québécoises situées au Nord du Saint-Laurent empruntent l'A-40 sur l'île de Montréal.

(1) Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec. Enquête sur le camionnage de 1999. Gouvernement du Québec, ministère des Transports. 147 pages.

Selon une analyse subséquente du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve (GRUHM), plus de 700 000 déplacements par année se font entre la Rive-Nord et la Rive-Sud. Ces derniers empruntent obligatoirement les artères de Montréal dont plus spécifiquement l'A-40.

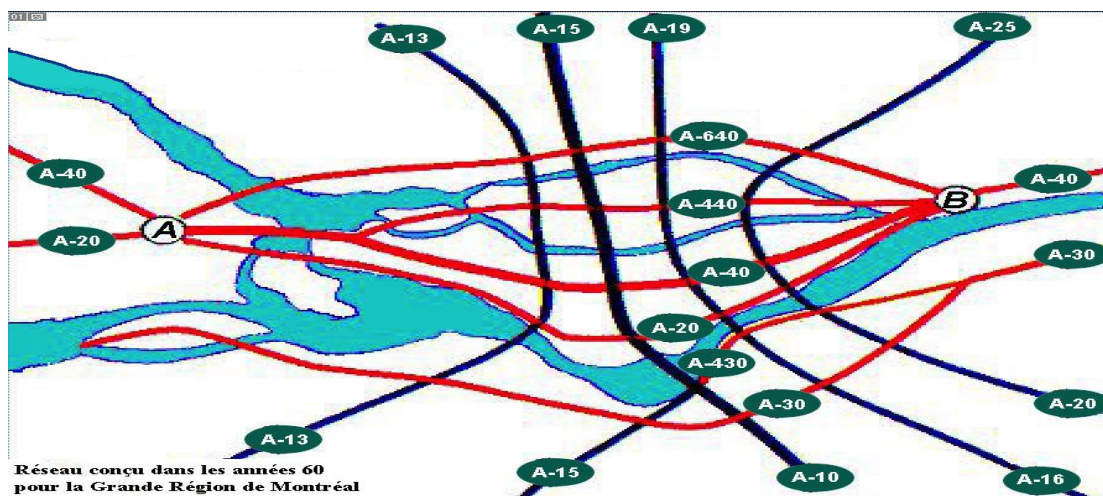
L'IMPORTANCE DES VOIES DE CONTOURNEMENT

Le parachèvement des liens manquants du réseau autoroutier est une avenue privilégiée par les membres du CITM et fait partie de la recommandation 1 du Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises.

L'absence d'un réseau complet d'autoroutes de contournement (beltway) habituellement présent dans les grandes agglomérations nord-américaines, constitue un handicap à la fluidité des marchandises et à la qualité de vie des Montréalais.

Malgré plusieurs interventions au cours des dernières années, force est de constater qu'aucun ajout majeur du réseau n'a été fait depuis vingt à trente ans et les quelques éléments implantés demeurent à ce jour incomplet.

Nous sommes loin du bouclage complet de Montréal par les autoroutes 10,13,15,16, 19, 25, 30, 40, 440 et 640 tel que prévu à la fin des années 60.



RÉSEAU DE TRANSIT URBAIN, RÉSEAU SUR ROUTE, M. Pierre Brisset, Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, 19 février 2004, page 3)

Les interventions visant à parachever le réseau autoroutier actuel, notamment dans le but d'offrir des alternatives de déplacements dans l'axe est-ouest et nord-sud doivent être encouragées.

Il faut compléter le réseau de voie de contournement sur l'île de Montréal dont la voie de contournement par le prolongement de l'A-30; la voie de contournement par le prolongement de l'A-25 et de l'A-440 et la voie de contournement par le prolongement de l'A-640.

LE PARACHÈVEMENT DE LA 25 : UNE PRIORITÉ DU CITM

Le parachèvement de l'autoroute 25 est une priorité des intervenants en transport du CITM et constitue également une volonté clairement exprimée des acteurs du développement économique des régions de Lanaudière, des Laurentides, de Laval et de la Montérégie.

Nous pensons que ce lien autoroutier est important pour le développement économique non seulement de l'île de Montréal, mais également pour toute la région métropolitaine. Dans ce sens, il viendra faciliter de beaucoup les liens de ces régions avec l'Est de Montréal **en évitant le passage obligé des personnes, mais surtout des marchandises par l'autoroute métropolitaine (A-40).**

Dans le contexte d'une modernisation préalable de la rue Notre-Dame, il est nécessaire de dégager rapidement le flux de camions provenant notamment des activités portuaires vers le nord de la région. Comme nous l'avons vu le port de Montréal est une pierre d'assise de l'industrie montréalaise du transport des marchandises. Pour conserver sa compétitivité, le port doit rapidement sortir les marchandises de l'île de Montréal.

Le parachèvement de la 25 est une priorité issue de notre approche globale où les membres du CITM sont soucieux de l'augmentation importante dans les dernières années du nombre d'autos par ménage et de la diminution de la part modale du transport en commun.

Il est clair que les nouvelles interventions sur le réseau routier ne doivent pas augmenter le nombre de véhicules automobiles avec seulement le conducteur à bord. Les améliorations aux infrastructures routières doivent intégrer des aménagements avec des mesures favorisant le développement du transport collectif.

Le parachèvement de la 25 doit être mené de pair avec l'amélioration et l'augmentation de la desserte par les systèmes de transport collectif afin de réduire la présence de l'automobile et conséquemment la congestion. La diminution de l'incitation à une plus grande utilisation de l'automobile est l'une de nos préoccupations.

Des mesures préférentielles pour les camions visant à diminuer le temps de déplacement de ces véhicules devraient également être mises en place pour ce tronçon autoroutier.

Enfin, dans le but d'améliorer l'écoulement des véhicules sur le réseau, le CITM privilégie l'intégration du contrôle des réseaux autoroutiers et urbains par la coordination du système de gestion de la circulation autoroutière avec les systèmes de coordination des flux de circulation des voies urbaines.

CONCLUSION

L'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises dans le Grand Montréal tout en respectant la qualité de vie des citoyens est un défi de tous les instants.

Dans ce contexte, l'une des préoccupations majeures du CITM est d'augmenter la fluidité du transport des marchandises en relevant le défi de l'intégration au milieu et du respect de l'environnement.

Nous croyons qu'à Montréal, le développement de l'industrie du transport des marchandises est directement lié à sa capacité de coexister avec l'ensemble des activités sociales et économiques composant la vie urbaine.

Dans son mémoire, le CITM a voulu souligner aux décideurs et planificateurs urbains son intérêt et son accord à prioriser le transport collectif comme objectif dans les prochaines années.

Il a tenu également à souligner l'importance d'étudier les problématiques de transport à l'échelle du Grand Montréal et ce en concertation avec ses régions partenaires que sont Lanaudière, Laurentides, Laval et la Montérégie.

Montréal doit être en osmose avec sa périphérie. Dans ce cadre, le mémoire a tenté de souligner que le lien avec le Nord par le parachèvement de l'autoroute 25 et la modernisation préalable de la rue Notre-Dame est une condition de réussite.

Enfin il serait utopique de ne pas souligner toute la problématique de financement reliée au développement des infrastructures de transport.

Ce mémoire est le reflet des préoccupations des membres du CITM contenues dans le plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006. Au nom de tous, nous tenons à remercier l'Office de consultation de Montréal et la Ville de Montréal qui nous ont donné l'opportunité de contribuer à bonifier le plan d'urbanisme.

ANNEXE

Liste des membres du Comité directeur du Comité interrégional pour le transport des marchandises

- Administration portuaire de Montréal
- Aéroports de Montréal
- Agence métropolitaine des transports
- Association du camionnage du Québec
- Association québécoise du transport et des routes – AQTR
- Camo-route
- Canadien National
- Chambre de commerce du Montréal Métropolitain
- Chemin de fer Canadien Pacifique
- CLD Beauharnois-Salaberry
- Communauté métropolitaine de Montréal
- Contrôle routier Québec
- Environnement Canada
- Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir
- Ministère de l'Environnement du Québec
- Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs
- Ministère des Transports du Québec
- Ministère du Développement économique et régional
- Montréal International
- Société de promotion de l'industrie ferroviaire
- Transports Canada
- Ville de Montréal