

Ensuite, de la 640, on s'en va à Mascouche via le corridor du CP.

920 Donc, les variantes entre Charlemagne et l'échangeur Lachenaie, on a regardé dans un premier temps de passer à travers, en fait, de longer le ruisseau de Feu, sauf que le corridor du CN est quand même très élevé à Charlemagne et ça aurait impliqué d'avoir un passage en structure entre Charlemagne et l'échangeur Lachenaie, donc des coûts très, très importants et de passer par-dessus l'autoroute 40 en plus des impacts. Ruisseau de Feu, c'est un endroit où il y a un projet de développement à cinq (5) partenaires présentement, donc de remise en valeur du territoire du ruisseau de Feu.

925 On a considéré également de passer par le centre du boulevard Céline Dion. Là aussi on aurait été en structure aérienne sur tout le boulevard. Ça impliquait des élargissements assez importants et des coûts très importants.

930 Donc, il nous restait en fait, pour rejoindre le centre de l'autoroute 640, une fois rendu à Repentigny, donc près du secteur de l'autoroute 40, on bifurque sur les terrains de General Dynamics sur à peu près un kilomètre (1 km), on croise le rang de la Presqu'île et on revient au centre de l'autoroute 640. On parle d'à peu près deux kilomètres et demi (2½ km), donc en termes de tracé à cet endroit-là.

935 On a regardé cinq (5) variantes qui chacune avaient des impacts différents au niveau du grand marécage.

940 Le tracé qu'on a retenu, ce que je vous montre en jaune en fait, c'était le tracé initial qui était produit dans l'avis de projet. Alors, le tracé en rouge, c'est celui qui a été retenu. On longe une partie des terrains de AIM Recyclage qui est en bordure du grand marécage. Donc, on a essayé de minimiser déjà, par le choix du tracé, les impacts sur le grand marécage au nord de l'échangeur Lachenaie.

945 Les gares. La première gare à Charlemagne, on parle d'à peu près trois cent six (306) places de stationnement. Les autobus seront en rive sur le boulevard Céline Dion, cheminement piétons, cyclistes, vélos vers la gare. Le quai est évidemment surélevé, donc sept mètres (7 m) au niveau du terrain. Il y aura des ascenseurs. Dans le projet, on prévoit environ douze (12) ascenseurs pour permettre aux gens, fauteuils roulants, quadri porteurs donc, de passer du stationnement au quai et dans les voitures.

950 La gare suivante à Repentigny, on parle d'à peu près mille (1000) places de stationnement. Il y en aurait trois cent soixante-quinze (375) au nord, ou si on veut, à l'ouest du

955 boulevard Pierre Le Gardeur, donc accessibles par Pierre Le Gardeur, et des stationnements à l'est donc du corridor CN accessibles par la rue Notre-Dame. Là aussi il y aurait une passerelle pour permettre aux gens du secteur est d'aller au quai.

Le quai serait situé de part et d'autre sous l'autoroute 40, donc avec marquises.
960 Madame Côté tantôt a parlé de l'étagement Pierre Le Gardeur. C'est à cet endroit. C'est que lorsque le corridor, en fait, on quitte le corridor CN pour aller vers General Dynamics, on croise le boulevard Pierre Le Gardeur et le passage à niveau à cet endroit, considérant l'angle de la courbe, était extrêmement difficile à faire en termes de sécurité mais également en termes de trafic sur Pierre Le Gardeur. Il était requis d'étagé donc le passage de la voie ferrée sur Pierre
965 Le Gardeur à cet endroit-là.

La gare suivante, la gare Terrebonne. Particularité, le quai est situé au centre de l'autoroute 640 qui sera accessible par une passerelle nous menant au stationnement. On prévoit de faire le stationnement en deux (2) phases, donc de sept cents (700) places. Le
970 boulevard Marcel Therrien devra être prolongé pour accéder à cette gare.

Et la dernière gare qui est aussi le garage où les trains resteront pendant la nuit avant de repartir pour Montréal le lendemain matin, on parle d'environ huit cents (800) à neuf cents (900) places, là aussi construites en trois (3) phases différentes.

975 Simulation visuelle. Donc, on est au centre de l'autoroute 640. On est légèrement désaxé par rapport au centre afin d'éliminer... en fait, de toucher le moins possible au drainage existant de l'autoroute 640. On va être localisé entre deux (2) glissières à la longueur du tronçon. Il y aura des réaménagements au niveau de l'éclairage qui est présentement... on
980 parle de taux d'éclairage, on va refaire un éclairage central par projecteur. Ça, c'est du côté ouest.

Quand on quitte le centre de l'autoroute 640 pour aller vers Mascouche, donc le train comme tel reste à niveau et passe au-dessus de l'autoroute qui est déjà en dépression à cet
985 endroit-là et on passe au bout de l'aéroport de Mascouche.

Une vue simulation de la gare Terrebonne qui est au centre de l'autoroute dont je vous parlais tantôt, il y aura glissière de chaque côté de l'aménagement.

990 Ici, c'est l'étagement Pierre Le Gardeur. Bon, une simulation visuelle. En haut avant et dans le bas, donc on prévoirait un aménagement talus évidemment où il y aurait l'étagement comme tel avec aménagement paysager.

995 Des projets similaires, il y en a plusieurs en Amérique du Nord, il y en a ailleurs dans le monde. Un exemple typique, à Chicago où il y a le train au centre d'une autoroute et une gare également, ce qu'on voit en bas à droite, donc de part et d'autre il y a une autoroute à ce niveau-là aussi.

1000 Matériel roulant, deux (2) contraintes majeures. Le tunnel du Mont-Royal où le gabarit est très réduit et tronçon électrifié et non électrifié.

1005 Au niveau des voitures, on a fait un choix de voitures à deux (2) étages qui offrent soixante-dix pour cent (70 %) de capacité. Donc, on peut avoir jusqu'à cent cinquante (150) passagers assis et cinquante (50) passagers debout. Donc, on parle de deux cents (200) passagers par voiture. C'était très intéressant à ce niveau-là.

1010 On cherchait des voitures de normes ADA, donc accessibles, qui répondent aux dernières normes pour l'accès aux personnes avec des limitations et également des voitures où il y aurait des portes à quai haut et à quai bas. À Montréal on est dans le corridor CN, Charlemagne et Repentigny également. Donc, les quais sont bas. Par contre, sur le tronçon AMT, entre autres, à Mascouche et Gare Centrale, les quais sont hauts.

Donc, on avait besoin d'une voiture avec des caractéristiques relativement précises.

1015 Au niveau des locomotives, tronçon électrifié, donc mode électrique. Tronçon non électrifié, donc mode diesel. On devait utiliser le corridor CN avec certaines performances et les normes les plus modernes, ce qui nous a amené au choix d'utiliser, en fait, le matériel roulant qui était déjà en commande par New Jersey Transit qui a les mêmes prérogatives en termes de besoins. La voiture était déjà en développement. On est allés chercher avec New Jersey Transit des économies d'échelle. On partage les coûts de recherche et développement, d'honoraires professionnels de surveillance et la qualité du service après vente vu le nombre de voitures et de locomotives commandées.

1025 Donc, je vous parlais tantôt des voitures et des locomotives. La locomotive peut circuler à la fois en mode diesel ou en mode électrique. Les voitures deux (2) étages avec des portes pour quai haut et des portes pour quai bas.

1030 On a fait un choix également d'électrifier par étape. Il y a des avantages indéniables à l'électrification, baisse des gaz à effet de serre, au niveau sonore, l'utilisation du potentiel électrique. Toutefois, il y a des défis. Le coût des infrastructures requises, les pannes, les