



Mémoire de la
Ville de Mirabel

Le 26 mars
2026



Projet de train à grande
vitesse (TGV) entre
Toronto et Québec :

Position de la Ville de
Mirabel

À l'attention du
Ministre fédéral des Transports, l'honorable
Steven MacKinnon



Sommaire exécutif

Le projet de train à grande vitesse (TGV) reliant Québec à Toronto représente l'un des investissements structurants les plus importants de l'histoire récente du Canada. À Mirabel, dans les Laurentides, ce projet interpelle directement la mémoire collective, le territoire et l'avenir. Toutefois, le tracé, actuellement à l'étude par ALTO, prévoit le passage du TGV à travers des terres agricoles et des secteurs habités de la ville, ce qui soulève des préoccupations majeures pour la communauté.

La Ville de Mirabel s'oppose au passage du TGV sur son territoire en raison des impacts importants qu'un tel corridor pourrait engendrer ; nuisances sonores, vibrations, enjeux d'accessibilité, fragmentation du territoire, impacts urbains et paysagers, risques sanitaires, accroissement des temps de réponse des services d'urgence, et enjeux potentiels liés au vandalisme et à la sécurité des infrastructures. Au-delà de ces considérations, ce tracé ravive un passé encore sensible : celui des expropriations massives de 1969, menées par le gouvernement fédéral, dont les conséquences sociales et territoriales marquent toujours la communauté mirabelloise. Aujourd'hui, l'État a l'occasion de faire autrement et de faire mieux.

Si le gouvernement fédéral choisit d'implanter le TGV en sol mirabellois, la Ville de Mirabel entend en tirer le meilleur parti. Elle propose à cet effet une solution responsable, constructive et porteuse d'avenir : déplacer le tracé vers la zone aéroportuaire et y implanter une gare sur le site de YMX Aérocity Internationale de Mirabel. Situé sur des terres fédérales déjà vouées à des usages aéroportuaires et industriels majeurs, ce site présente des conditions exceptionnelles pour accueillir une infrastructure de transport lourd — et ce, sans répéter les erreurs du passé. En s'appuyant sur un actif public existant, cette option permet de réduire considérablement les risques d'expropriation, d'épargner les terres agricoles qui constituent le principal gagne-pain des exploitants, et de limiter les impacts environnementaux — le tout sans compromettre la performance du réseau ferroviaire.

Stratégiquement positionnée à la jonction de la grande région métropolitaine et des Laurentides, une gare à Mirabel pourrait jouer un rôle structurant pour l'ensemble du réseau : agir comme porte d'entrée nord, contribuer à désengorger les infrastructures centrales et mieux répartir les flux de mobilité à l'échelle régionale. Elle renforcerait l'accessibilité des citoyens et des entreprises du territoire, tout en soutenant un développement territorial planifié, durable et cohérent avec les objectifs nationaux de décarbonation des transports.

Sur le plan économique, cette implantation constituerait un levier majeur pour le Québec et le Canada : une mise en valeur accélérée de YMX, l'attraction d'investissements privés, la création d'emplois de qualité et la consolidation de secteurs stratégiques comme l'aérospatiale, les nouvelles technologies et l'innovation.

Orienter le tracé vers la zone aéroportuaire de Mirabel, c'est faire le choix d'un projet de TGV qui respecte les communautés, protège le territoire et maximise les retombées collectives. C'est surtout démontrer que les grands projets nationaux peuvent être réalisés avec discernement — en tirant les leçons du passé et en misant sur un aménagement du territoire durable et responsable.

YMX Aérocité Internationale de Mirabel : un site d'exception

Le site aéroportuaire de YMX Aérocité Internationale de Mirabel offre un espace d'exception pour l'implantation d'une gare de train à grande vitesse. Située dans la région métropolitaine de Montréal, Mirabel occupe une position stratégique comme troisième pôle aéronautique en importance au monde. Comptant parmi les sites aéroportuaires les plus vastes et les mieux positionnés au Canada, il combine une localisation stratégique, une disponibilité foncière exceptionnelle et un écosystème industriel de calibre international.

Le site couvre plus de 2 100 hectares, dont 621 hectares dédiés aux activités industrielles. De cette superficie, près de 47 % demeurent vacantes, soit 289 hectares (2 892 966 m² ou 31 139 623 pi²). Cette disponibilité foncière permettrait d'implanter une gare et ses infrastructures connexes sans contraintes urbaines majeures ni impacts significatifs sur les milieux résidentiels.

La vaste superficie du site offrirait également l'espace nécessaire pour aménager un centre de maintenance — infrastructure essentielle— destiné au nettoyage, à l'inspection et aux réparations techniques qui garantissent la sécurité et la fiabilité du circuit.

L'ensemble des terrains appartient au gouvernement du Canada et est géré par Aéroports de Montréal (ADM), qui semble très favorable au développement et à l'intégration d'infrastructures de transport structurantes sur le site. Cette adhésion constitue un atout majeur pour la mise en œuvre du projet, puisqu'elle facilite la planification et réduit considérablement les enjeux d'acquisition foncière. Dans ce contexte, le site aéroportuaire YMX offre une occasion rare d'intégrer une infrastructure nationale majeure en optimisant les investissements publics existants tout en limitant les risques financiers et opérationnels généralement associés aux projets de cette envergure.

Précisons que ce grand parc industriel aéroportuaire dispose déjà de l'ensemble des infrastructures nécessaires à un projet de cette envergure : alimentation en gaz naturel, raccordements électriques, réseaux d'égouts et d'aqueduc, ainsi qu'un accès routier structurant. Le site possède également deux pistes d'atterrissage pouvant accueillir tous types d'aéronefs, dont la piste 06-24, l'une des plus longues du Canada en milieu aéroportuaire, mesurant 3 650 m × 60 m (12 000 pi × 200 pi).

Par sa vocation industrielle déjà établie, les activités aéronautiques (assemblage, maintenance, logistique, recherche et développement) sont pleinement compatibles avec des infrastructures majeures nécessitant de grandes portées, des exigences élevées en matière de sécurité, ainsi qu'une tolérance accrue au bruit et aux vibrations.

Bien que le régime d'emphytéose des terres fédérales ait historiquement freiné certains projets, il représente aujourd'hui un levier attractif pour les entreprises innovantes à forte croissance : en réduisant les coûts fonciers initiaux et en favorisant une occupation planifiée et durable du territoire, ce cadre juridique se révèle pleinement adapté à l'accueil d'une infrastructure nationale d'envergure.

Sur le plan fonctionnel, le site constitue déjà un pôle industriel hautement spécialisé, dominé par les industries manufacturières (23 % des superficies) et le transport, de la logistique et des services (21 %). Plus de 20 transporteurs utilisent actuellement le site comme plateforme logistique, et le volume de marchandises en transit y est en croissance constante, confirmant le rôle clé de Mirabel dans les chaînes d'approvisionnement nationales et internationales.

Un levier stratégique pour la compétitivité et l'innovation du Canada

L'implantation d'une gare de train à grande vitesse à Mirabel constituerait un investissement structurant à portée nationale, contribuant directement aux objectifs fédéraux de croissance économique, d'innovation technologique et de souveraineté industrielle.

Le Pôle Mirabel, intégré à la zone d'innovation en aérospatiale Espace Aéro, est en pleine expansion et regroupe plus de 45 entreprises et près de 10 000 travailleurs spécialisés. Parmi celles-ci figurent plusieurs chefs de file internationaux tels qu'Airbus, Pratt & Whitney, Safran et L3Harris. Le site accueille également le Centre YMX Innovation¹, un véritable laboratoire collaboratif réunissant industries, institutions académiques et centres de recherche pour développer des technologies liées à la mobilité aérienne avancée, la logistique intelligente, à la défense et aux systèmes autonomes.

Les investissements majeurs annoncés par le gouvernement fédéral en matière de défense s'inscrivent en parfaite cohérence avec les projets stratégiques qui se déploient à Mirabel. Le site accueille en effet des leaders mondiaux du secteur aérospatial et de la défense au Canada, dont Bell Flight (hélicoptères militaires et civils), Safran Landing Systems (trains d'atterrissage) et Mecachrome (aéronefs de grande dimension). En octobre 2025, Volatus Aerospace Inc., chef de file canadien en intelligence aérienne et en systèmes d'aéronefs sans pilote, y annonçait l'établissement de son Centre d'innovation et pôle de fabrication de drones. Cette initiative 100 % canadienne viendra renforcer la capacité nationale en matière de drones, en pleine adéquation avec les exigences de l'OTAN, tout en soutenant les besoins opérationnels des Forces armées canadiennes et de leurs alliés.

La présence d'établissement d'enseignement et de recherche renforce par le fait même le potentiel d'utilisation du train à grande vitesse par les étudiants, les chercheurs et les professionnels. On compte dans la région le Cégep de Saint-Jérôme, le Collège Lionel-Groulx, les pôles universitaires l'Université du Québec en Outaouais et de l'Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue et trois centres collégiaux de transfert de technologies (CCTT) ; sois l'Institut du véhicule innovant (IVI), le Centre d'innovation en microélectronique du Québec (CIMEQ) et le Centre de développement des composites du Québec (CDCQ)². D'ailleurs, ce dernier prévoit s'installer dans les prochaines années à YMX, ce qui renforcera le positionnement du site en matière d'innovation.

Par ailleurs, on y retrouve aussi un pavillon de l'École des métiers de l'aérospatial de Montréal (EMAM), le Centre d'excellence sur les drones, est un organisme de premier plan dédié au développement, aux essais, à la certification et à la commercialisation des systèmes aériens télépilotés (drones) civils et commerciaux. Ainsi qu'Aero PMD, une entreprise de formation spécialisée dans l'aéronautique pour répondre aux besoins de main-d'œuvre qualifiée.

Dans ce contexte, l'ajout d'une gare de train à grande vitesse renforcerait l'accessibilité internationale de cet écosystème et favoriserait l'attraction de talents, d'investissements et de partenariats de recherche, consolidant le rôle stratégique du Canada dans les secteurs de l'aéronautique, de la défense et des technologies avancées.

Une réponse aux besoins de mobilité d'une région en forte croissance

La région des Laurentides représente l'un des territoires les plus dynamiques du Québec sur les plans démographique et économique. Avec 673 581 habitants, elle constitue la

¹ Gouvernement du Québec, « Lancement de la 4^e zone d'innovation », 21 mai 2024.

² Réseau des CCTT, 2025.

quatrième région la plus peuplée de la province, représentant plus de 7,4 % de la population québécoise³.

La population combinée de Mirabel et des MRC limitrophes atteint plus de 530 000 habitants. Une gare à Mirabel permettrait ainsi de desservir efficacement près de 80 % de la population des Laurentides, un territoire actuellement fortement dépendant de l'automobile pour ses déplacements vers Montréal.

L'implantation d'un train à grande vitesse dans la région des Laurentides s'inscrit dans un contexte socioéconomique solide, caractérisé par une forte vitalité reposant sur la démographie, le marché du travail, le revenu et la scolarité. Dans ce cadre, le train à grande vitesse constitue un levier structurant appelé à renforcer la mobilité, la qualité de vie et la vitalité territoriale.

Les projections démographiques indiquent que la région poursuivra une croissance soutenue d'ici 2051⁴, avec une augmentation particulièrement marquée à Mirabel (+31,6 %) et dans la MRC de La Rivière-du-Nord (+24,4 %). Un arrêt du TGV dans les Laurentides permettrait d'anticiper cette pression démographique, de soutenir l'accès à l'emploi interrégional et d'éviter de reproduire un modèle de transport centré uniquement sur des territoires déjà saturés.

Les Laurentides attirent également un nombre important de nouveaux résidents provenant d'autres régions du Québec. Entre 2019 et 2024, la région a enregistré des mouvements migratoires interrégionaux de 7 924 habitants en moyenne par année, pour un taux net de 1,25 %, tandis que Montréal et Laval ont connu des pertes nettes.

Dans ce contexte, l'implantation d'une gare de train à grande vitesse permettrait d'anticiper les pressions démographiques futures et de soutenir la mobilité interrégionale, tout en évitant de concentrer les infrastructures de transport dans des territoires déjà fortement saturés.

En 2024, les Laurentides regroupaient 7,9 % des emplois du Québec, avec plus de 362 400 personnes en emploi, dont 77,9 % œuvrant dans le secteur des services. La région dispose ainsi d'un bassin de main-d'œuvre qualifiée et diversifiée, pleinement en mesure de soutenir la croissance économique qu'engendrerait une infrastructure d'envergure comme le train à grande vitesse.

Sur le plan du dynamisme du marché du travail, les Laurentides affichent des indicateurs particulièrement solides. La région a enregistré une hausse de 5 600 postes au cours de la dernière année. Son taux d'activité (67,2 %) et son taux d'emploi (64,7 %) sont tous deux supérieurs à la moyenne québécoise. En 2024, le taux de chômage s'établissait à 3,8 %, soit près de 1,5 point sous la moyenne provinciale (5,3 %), tandis que le nombre de postes vacants a diminué de 2 025, une baisse de 22,1 % — presque le double du recul observé à l'échelle du Québec (11,2 %).

Un territoire économiquement solide et une clientèle naturelle pour le TGV

L'économie des Laurentides est dynamique et diversifiée. En 2023, son produit intérieur brut atteignait 30,3 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de 5,5 %, comparativement à 5,2 % pour l'ensemble du Québec⁵.

³ Institut de la statistique du Québec, Estimations de la population par région administrative, 2025.

⁴ Gouvernement du Québec, Bulletin du marché du travail, Région des Laurentides, novembre 2025.

⁵ Gouvernement du Québec, Portrait socioéconomique des Laurentides, 2024.

La région compte 22 000 entreprises, dont 2 400 à Mirabel (10,9 %), et plus de 362 400 travailleurs en emploi. Près du tiers de l'économie de la région repose sur les secteurs des finances, des assurances et des services immobiliers (18,9 %) et de la fabrication (15,8 %). Dans la région, l'activité manufacturière se concentre dans la fabrication de matériel de transport, principalement l'aéronautique.

Avec près de 21,3 % des entreprises actives dans le secteur de la construction, l'un des plus élevés au Québec, derrière Lanaudière (23,1 %), la région démontre un dynamisme économique important et un fort potentiel pour la création d'emplois⁶ dans le cadre du projet de train à grande vitesse.

De 2019 à 2023, le revenu disponible par habitant dans les Laurentides est demeuré supérieur à la moyenne québécoise, atteignant 37 676 \$ en 2023, contre 36 531 \$ pour l'ensemble du Québec. Cette situation témoigne d'un pouvoir d'achat élevé et d'un territoire économiquement solide.

Considérant que le profil type de l'utilisateur du train à grande vitesse est généralement jeune, actif sur le marché du travail, occupant souvent des fonctions professionnelles ou de gestion et disposant de revenus supérieurs à la moyenne⁷, Mirabel présente des caractéristiques socioéconomiques hautement compatibles avec cette clientèle.

Mirabel se distingue également par une population jeune et hautement active : l'âge moyen y est de 37,6 ans, 56 % des résidents sont âgés de 20 à 64 ans, et le taux d'emploi atteint 85,7 %. Conjugué à un niveau de scolarisation élevé, ce profil démographique fait de Mirabel un bassin naturel d'utilisateurs professionnels et de gestionnaires susceptibles de fréquenter régulièrement le TGV. La présence de l'aéroport et la proximité immédiate de Montréal renforcent par ailleurs le potentiel multimodal du site, particulièrement pour les voyageurs d'affaires et les usagers à revenus moyens et élevés.

D'ailleurs, Mirabel affiche le plus haut indice de vitalité économique des Laurentides (17,39 en 2022), se classant au 16^e rang à l'échelle du Québec⁸, démontrant sa capacité à soutenir et à rentabiliser un investissement structurant. À titre comparatif, la Ville de Laval se retrouve en 336^e rang avec un indice de 3.47, Montréal au 572^e rang avec un indice de 0.09, Trois-Rivières au 526^e rang avec un indice de 0.6735 et Québec au 211^e rang avec un indice de 6.09.

Une localisation optimale pour la connectivité et la mobilité interrégionale

Le site aéroportuaire de Mirabel bénéficie d'une accessibilité exceptionnelle grâce à un réseau autoroutier structurant, comprenant des autoroutes provinciales majeures (A-15, A-13, A-50 et A-640) ainsi que des routes nationales assurant une desserte locale et interrégionale (routes 148, 158 et 117 notamment), reliant directement les Laurentides, Laval, Lanaudière, l'Outaouais et la région métropolitaine de Montréal.

La proximité et l'emprise de l'autoroute 50 offrent également un axe linéaire propice à l'implantation d'un tracé ferroviaire adapté aux exigences de la grande vitesse, limitant les contraintes géomatiques et les interventions majeures sur le territoire. Cette configuration permettrait en outre de contourner les noyaux villageois et les terres agricoles — un impératif non seulement environnemental et social, mais aussi sécuritaire. En cas de déraillement, un tracé éloigné des zones urbanisées et résidentielles réduit

⁶ Gouvernement du Québec, Bulletin du marché du travail, Région des Laurentides, novembre 2025.

⁷ République française, Enquête auprès des voyageurs de train à grande vitesse, 2019.

⁸ Gouvernement du Québec, Indice de vitalité économique des localités et des MRC, 2022.

considérablement les risques pour les populations, limite l'exposition des infrastructures critiques et facilite l'intervention des services d'urgence. Longer l'emprise autoroutière existante constitue à cet égard une approche éprouvée, qui concilie performance du réseau et gestion responsable du risque.

Dans les Laurentides, le navettage vers la métropole repose massivement sur l'automobile. Plus de 80 % des travailleurs de la région utilisent leur voiture pour rejoindre le pôle d'emploi montréalais. Cette dépendance se traduit par une pression considérable sur le réseau routier — certaines sections de l'autoroute 15 supportent jusqu'à 179 000 véhicules par jour, tandis que l'autoroute 50 en accueille près de 102 000 quotidiennement. L'implantation d'une gare à Mirabel constituerait une réponse structurante à cette réalité, en offrant une alternative crédible à l'automobile et en contribuant à fluidifier les déplacements régionaux et interrégionaux, notamment sur le corridor Ottawa–Montréal.

Le vaste territoire du site aéroportuaire possède déjà plusieurs stationnements automobiles à grande capacité et dispose de l'espace nécessaire pour en construire de nouveaux. Une aire de stationnement pour aéronefs de 5200 m² a été aménagée dernièrement, permettant notamment de procéder à des tests et à l'inspection des appareils.

L'aéroport international de Montréal-Mirabel constitue présentement un hub majeur pour le transport de marchandises et les vols affrétés (charters). Fondée en 1992, Nolinor Aviation est la plus grande entreprise de transport aérien spécialisée dans les vols commerciaux nolisés au Canada. L'aéroport de Mirabel, en opération 24 heures par jour et sept jours sur sept, est privilégié pour sa capacité à gérer de gros porteurs.

En plus de la gare de train de banlieue de Mirabel, des circuits d'autobus EXO ont été ajoutés pour desservir les différents secteurs de la ville. Nouvellement en fonction, la navette YMX, qui représente un investissement de 1,33 million de dollars, transporte plus de 150 travailleurs chaque jour de la station de métro Montmorency à Laval, au pôle aérospatial de YMX⁹.

Mirabel dispose également d'infrastructures de mobilité active avec son réseau cyclable Cyclobranché — plus de 130 km de parcours reliant la ville aux MRC voisines, appuyé par cinq stationnements incitatifs — ainsi que Mirago, son propre système de vélos à assistance électrique de longue portée.

Un site idéal sur le plan technique et environnemental

Le territoire de Mirabel offre des conditions particulièrement favorables à l'implantation d'infrastructures ferroviaires à grande vitesse. Mirabel couvre un territoire de 486 km² majoritairement agricoles (87 %), comprenant des boisés (27,5%) et quelques milieux humides où les sols à haut potentiel sont surtout concentrés au sud¹⁰. La présence de corridors boisés et de terres à faible fertilité permet d'envisager un tracé de TGV vers les MRC d'Argenteuil et de Deux-Montagnes en minimisant les impacts sur les terres à haut potentiel agricole qui se situent majoritairement au Centre-Sud du territoire.

Le site aéroportuaire, situé au nord de Mirabel, offre une disponibilité d'espaces à grande échelle, caractérisée par de vastes terrains continus, facilitant l'implantation de voies ferrées rectilignes, la construction de quais longs requis pour le TGV et l'installation d'équipements techniques, le tout sans contraintes résidentielles immédiates. De plus, le

⁹ Coalition Avenir Québec, 4 septembre 2025.

¹⁰ Ville de Mirabel, Plan de développement de la zone agricole, 2026.

vaste boisé situé sur le site aéroportuaire ne figure pas au sein des boisés métropolitains, facilitant ainsi les critères associés à sa compensation. Précisons que Mirabel souhaite maintenir ses superficies de milieux naturels.

Comme l'espace nécessaire pour l'aménagement de quais ferroviaires est de 500 mètres de longueur sur 70 mètres de largeur¹¹, la superficie linéaire, continue et à faible déclivité, du site est idéale pour l'aménagement de ce type d'infrastructure.

Mirabel permet une implantation rapide, flexible et évolutive, à coûts et risques maîtrisés, contrairement aux grands centres urbanisés et saturés. D'ailleurs, plus de 5 km de terrains appartiennent déjà aux gouvernements du Québec et du Canada entre l'aéroport et le segment prévu pour prolonger l'autoroute 13.

En concentrant les infrastructures de transport sur un site à vocation industrielle et aéroportuaire, le projet limite les impacts négatifs sur les zones résidentielles, ce qui favorise l'appui au projet et réduit les sources potentielles de conflit avec les communautés locales en plus de permettre une équité territoriale.

Fondée sur une approche intégrée prenant en compte les dimensions¹² techniques, environnementales, sociales, urbanistiques et financières qui guident la planification du corridor de TGV, cette proposition offrirait les conditions nécessaires à une mise en œuvre progressive et évolutive du projet, adaptable aux besoins futurs, tout en maximisant la valeur des investissements publics et les retombées durables pour le territoire et l'ensemble des Canadiens.

Une vision à long terme et évolutive

Le corridor à l'étude exclut le site aéroportuaire de Mirabel, limitant la capacité d'expansion future pour répondre à la croissance démographique anticipée des Laurentides. Considérant que le premier segment du TGV reliera Montréal à Ottawa avec un début des travaux prévu en 2029, l'implantation d'une gare à Mirabel constituerait un levier stratégique permettant une mise en chantier efficiente, grâce aux actifs fonciers du gouvernement.

La Gare Centrale de Montréal atteint déjà un niveau de saturation élevé avec l'intégration du REM, des trains EXO et de VIA Rail. Une gare à Mirabel contribuerait à désengorger le réseau tout en offrant une alternative rapide aux travailleurs de la Rive-Nord, protégeant par le fait même le patrimoine bâti des noyaux villageois.

En facilitant les déplacements rapides vers les centres urbains, cette infrastructure permettrait aux habitants de s'établir dans des secteurs plus abordables tout en restant connectés aux marchés de l'emploi. Elle favoriserait également une meilleure acceptabilité sociale du TGV en offrant un accès de proximité aux citoyens des MRC d'Argenteuil et de L'Assomption — appelés à céder des terres pour le tracé.

Dès les années 1970, le projet TRRAMM envisageait déjà une liaison ferroviaire rapide vers Mirabel, confirmant la pertinence historique et stratégique du site pour l'accueil d'infrastructures ferroviaires majeures et son potentiel d'intégration avec le transport aérien et la logistique industrielle.

¹¹ Radio-Canada, « Projet de TGV : une première ébauche de corridor proposée », 14 janvier 2026.

¹² ALTO, Réinventer le voyage entre Québec et Toronto, 2026. Source : <https://fr.consultation.altotrain.ca/reinventer-le-voyage-quebec-toronto>

Mirabel : d'une blessure collective à un territoire d'avenir

L'expropriation de Mirabel, annoncée le 27 mars 1969, constitue la plus importante de l'histoire du Canada. Elle a entraîné le déracinement forcé de près de 12 000 personnes, le démembrement de 14 municipalités et la perte de près de 97 000 acres de terres agricoles parmi les plus fertiles du Québec. Les volumes de passagers anticipés ne se sont jamais matérialisés, et le site a longtemps été perçu comme un échec économique retentissant. Des vagues successives de rétrocession ont été amorcées dès les années 1980, et entre 2014 et 2017, la démolition de l'aérogare principale a marqué la fin d'un chapitre douloureux.

Aujourd'hui, le site s'est transformé en un pôle économique régional reconnu mondialement pour son expertise industrielle et aéronautique — témoignage de la capacité du territoire à se réinventer.

Optimisation de tracés de moindres impacts à Mirabel

La Ville de Mirabel tient à réaffirmer sa position de principe : elle n'a pas sollicité la venue du TGV sur son territoire et n'en fait pas une priorité. Toutefois, si le gouvernement fédéral devait retenir un tracé traversant Mirabel, la Ville a choisi d'assumer ses responsabilités et de proposer la meilleure solution possible pour sa communauté et pour l'intérêt collectif. C'est dans cet esprit que les experts de Mirabel ont minutieusement analysé diverses possibilités de tracés afin de minimiser les impacts sur les propriétaires mirabellois — dont bon nombre sont des agriculteurs — mais aussi en maximisant l'utilisation des terres appartenant déjà aux gouvernements provincial, fédéral et municipal. Sur des parcours de près de 29 km en sol mirabellois, il est tout à fait possible d'utiliser entre 8 et 10 km de propriétés gouvernementales, représentant des pourcentages oscillant entre 28 et 35 % environ. Il importe également de noter qu'afin d'optimiser le temps de trajet et de permettre que certains trains ne s'arrêtent pas à Mirabel, une voie d'évitement respectant les critères techniques du bureau de projet pourrait même être envisagée, dont 14 % du tracé se trouverait sur des terres fédérales.

Conclusion

Aujourd'hui, le site aéroportuaire de Mirabel s'est transformé en un pôle économique régional de premier plan, reconnu pour son expertise industrielle et aéronautique. Ce repositionnement remarquable, fruit de décennies de résilience collective, témoigne de la capacité du territoire à se réinventer et à tirer le meilleur parti de ce qui lui a été imposé. Priver ce pôle d'une gare TGV, ce n'est pas seulement rater une occasion, c'est se priver d'un levier stratégique national, au moment même où le Canada en a le plus besoin.

La Ville de Mirabel tient à le réaffirmer avec clarté : elle n'a pas demandé le TGV et s'oppose fermement à tout tracé qui traverserait ses secteurs habités et agricoles. Cela dit, si le gouvernement fédéral devait néanmoins retenir un tracé touchant le territoire mirabellois, la Ville choisit d'assumer ses responsabilités et de proposer des solutions à la hauteur des enjeux. Orienter le tracé vers la zone aéroportuaire et y implanter une gare constitue une approche responsable, planifiée pour les 100 prochaines années: elle protège les milieux de vie et les terres agricoles, valorise un territoire déjà destiné à accueillir de grandes infrastructures et évite de répéter les erreurs du passé.

Il convient d'ailleurs de souligner que la trajectoire de croissance de Mirabel rend cette infrastructure inévitable à moyen terme. Avec l'une des populations les plus jeunes et les plus dynamiques du Québec, une expansion démographique soutenue et un développement économique en accélération, la demande pour une desserte ferroviaire structurante se fera sentir bien avant que le réseau n'atteigne sa pleine maturité. Autant planifier dès maintenant avec discernement plutôt que de rattraper à grands frais des décisions prises à la hâte.

Cette orientation aurait le pouvoir de transformer un site historiquement marqué par une décision imposée en un véritable levier de mobilité, de développement économique et de fierté collective pour les générations actuelles et futures.

ANNEXE 1

Tableau 1. Principaux indicateurs des villes et régions ciblées pour l'aménagement d'une gare de train à grande vitesse¹³

	Laurentides (Mirabel)	Laval	Montréal	Mauricie (Trois- Rivières)	Capitale nationale (Québec)	Ensemble du Québec
<u>Population totale (2025)</u>	679 190 hab.	461 509 hab.	2 172 259 hab.	289 722 hab.	814 004 hab.	9 058 297 hab.
<u>0-19 ans (2025)</u>	21,20%	21,70%	19,10%	18,50%	19,90%	20,60%
<u>20-64 ans (2025)</u>	56,30%	58,50%	63,60%	53,00%	56,90%	57,70%
<u>65 ans et plus (2025)</u>	22,50%	19,80%	17,40%	28,40%	23,20%	21,70%
<u>Solde migratoire interrégional (2024-2025)</u>	5 655 hab.	-1 916 hab.	-23 764 hab.	1 715 hab.	698 hab.	n/a
<u>Perspectives démographiques (variation de la population 2021-2051)</u>	14,60%	6,50%	-4,50%	11,50%	20,80%	7,30%
<u>Emploi (janvier 2026)</u>	352,0 k	248,6 k	1 171,6 k	138,7 k	456,0 k	4 662,5 k
<u>Taux d'emploi (janvier 2026)</u>	61,50%	63,80%	62,90%	56,60%	66,70%	61,40%
<u>Taux de chômage (janvier 2026)</u>	4,60%	5,80%	7,00%	3,60%	3,20%	5,20%
<u>Taux de postes vacants (3e trimestre 2025)</u>	2,50%	2,50%	2,70%	3,80%	2,70%	2,90%
<u>Taux de faible revenu des familles (2023)</u>	7,30%	9,00%	13,20%	8,80%	5,30%	8,40%
<u>Revenu disponible par habitant (2023p)</u>	37 676 \$	36 025 \$	37 576 \$	33 325 \$	37 422 \$	36 531 \$
<u>PIB aux prix de base (variation 2023/2022)</u>	5,50%	3,60%	5,10%	6,50%	6,50%	5,20%
<u>Revenus des biens fabriqués (2023)</u>	14 085 738 k\$	4 931 832 k\$	59 375 575 k\$	5 282 742 k\$	10 170 167 k\$	219 906 300 k\$

¹³ Source : <https://statistique.quebec.ca/fr/vitrine/region>

ANNEXE 2

Tableau 2. Occupation du territoire en zone agricole¹⁴

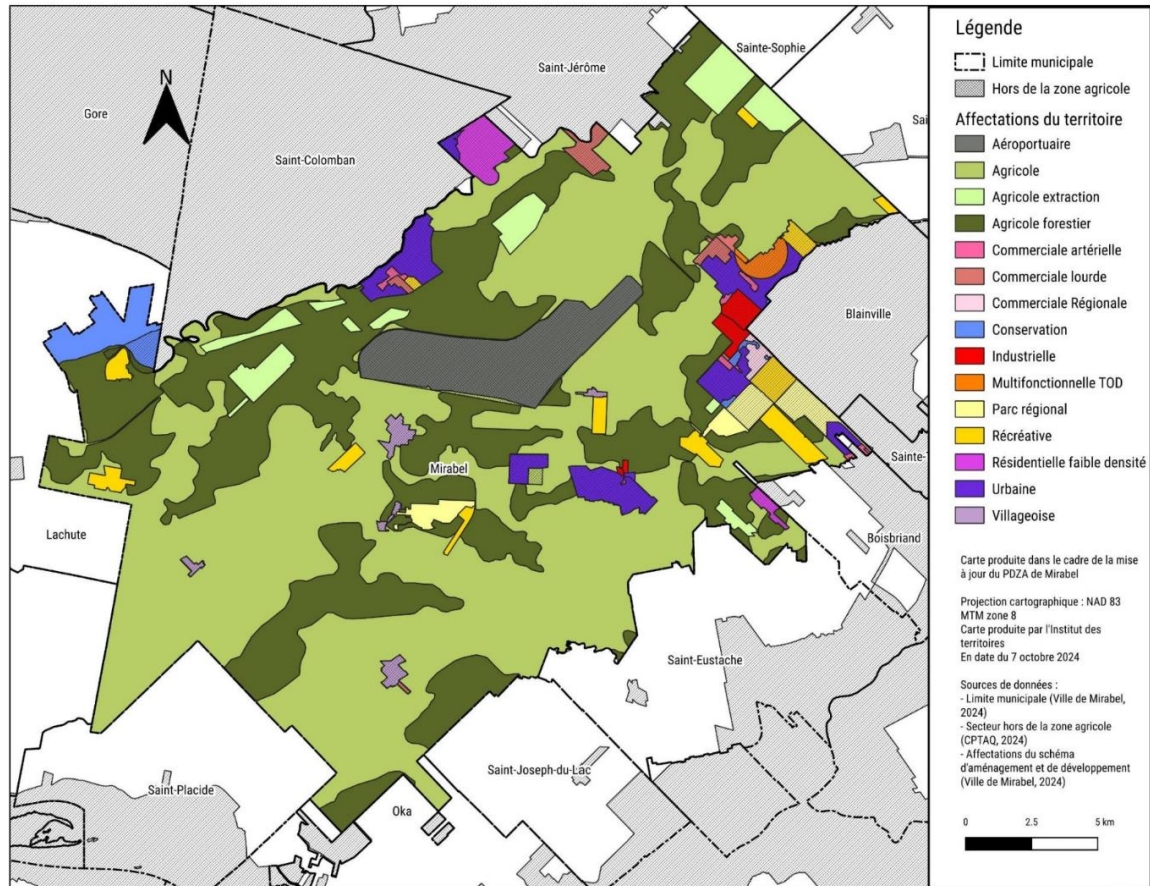
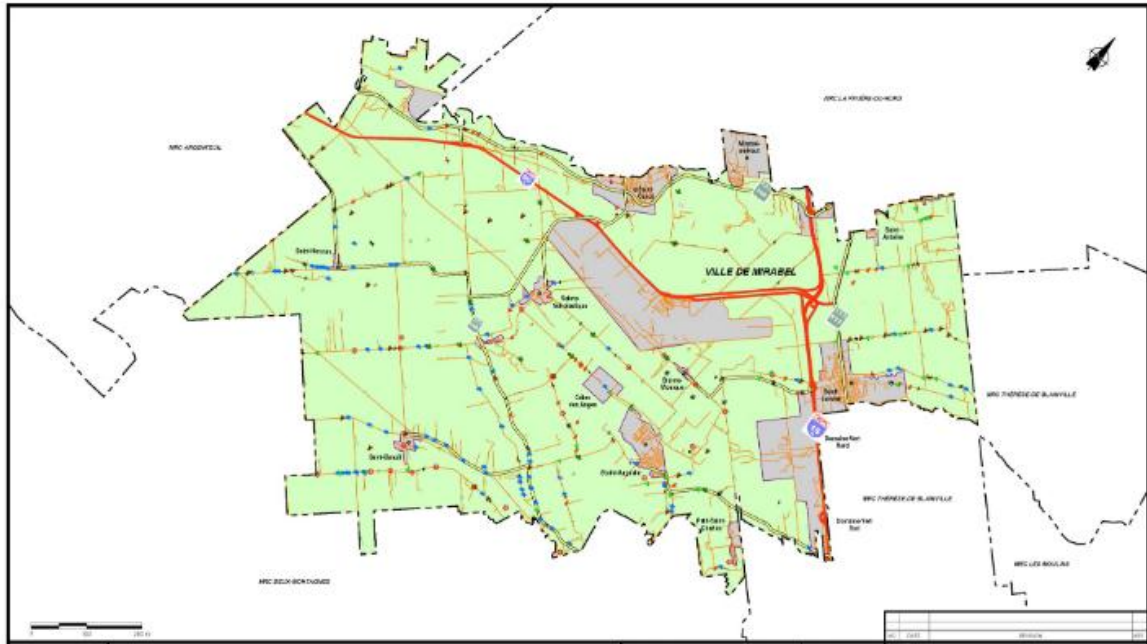


Figure 2 : Affectations du territoire selon le Schéma d'aménagement et de développement en vigueur en 2024

¹⁴ Source : https://mirabel.ca/uploads/2. Ville/2.5 Reglements/PLAN DEVELOPPEMENT_ZONE AGRICOLE.pdf

ANNEXE 3

Tableau 3. Location des exploitations agricoles¹⁵



¹⁵ Source : https://mirabel.ca/uploads/2_Ville/2.5_Reglements/PLAN_DEVELOPPEMENT_ZONE_AGRICOLE.pdf

ANNEXE 4

DÉCLARATION D'APPUI

À la résolution de la Ville de Mirabel concernant le tracé du TGV Québec-Toronto

Février – mars 2026

Nous, élus municipaux et représentants d'entreprises et d'organisations des régions des Laurentides et de Lanaudière, déclarons notre appui à la résolution 91-02-2026 adoptée le 9 février 2026 par le conseil municipal de la Ville de Mirabel concernant le projet de train à grande vitesse (TGV) entre Québec et Toronto du gouvernement du Canada.

CONSIDÉRANT

Que le projet de TGV traversera plusieurs municipalités des régions des Laurentides et de Lanaudière;

Que la région des Laurentides est la quatrième en importance démographique au Québec;

Que la Ville de Mirabel et les MRC limitrophes représentent près de 80 % de la population régionale des Laurentides, surpassant celle de la Ville de Laval;

Que le site aéroportuaire YMX Aérocity internationale de Mirabel abrite le 3^e pôle aéronautique en importance au monde;

Que ce pôle économique constitue un levier majeur de développement régional et un atout stratégique pour l'ensemble du Canada;

Qu'une gare TGV à Mirabel relierait directement ce centre économique d'envergure mondiale, créant des retombées économiques significatives pour l'ensemble de nos régions;

Que l'implantation d'une gare TGV sur le site aéroportuaire desservirait efficacement l'ensemble de nos communautés des Laurentides et de Lanaudière;

Que l'utilisation des terres fédérales existantes sur le site aéroportuaire constituerait un geste réparateur envers les familles mirabeloises touchées par les expropriations passées, tout en minimisant l'impact sur les zones résidentielles et agricoles de nos municipalités;

Que le site aéroportuaire dispose déjà des infrastructures et de l'espace nécessaire pour accueillir une gare ferroviaire moderne avec facilité d'accès et stationnements;

Qu'une connexion ferroviaire à grande vitesse améliorerait considérablement la connectivité de nos régions avec les autres grands centres économiques canadiens, facilitant les déplacements professionnels, les échanges économiques et l'accès aux services;

Qu'un tel projet créerait des synergies exceptionnelles entre le transport aérien et ferroviaire, positionnant Mirabel comme une plaque tournante multimodale de calibre international.

NOUS DEMANDONS AU GOUVERNEMENT DU CANADA

1. **De présenter un corridor d'étude comprenant le site aéroportuaire de Mirabel, réduisant au minimum l'impact sur les zones résidentielles et agricoles de nos municipalités et prévoyant d'utiliser en priorité les terres fédérales acquises dans le cadre de la construction de l'aéroport de Mirabel;**
2. **D'implanter une gare sur le site aéroportuaire de Mirabel qui répond déjà à l'ensemble des facteurs clés guidant l'élaboration du corridor du TGV selon le bureau de projet Alto, et qui desservirait efficacement l'ensemble de nos communautés des régions des Laurentides et de Lanaudière.**

Par la présente, nous affirmons notre soutien unanime à cette démarche constructive qui bénéficierait à l'ensemble de nos citoyens et de notre tissu économique, tout en démontrant le respect nécessaire envers les communautés touchées par ce projet d'envergure nationale.

SIGNATURES

- Liza Poulin - Mairesse de Blainville et préfète de la MRC de Thérèse-De Blainville

- Xavier-Antoine Lalande - Maire de Saint-Colomban et préfet de la MRC de La Rivière-du-Nord
- François Robillard - Maire de Sainte-Marthe-sur-le-Lac et préfet de la MRC de Deux-Montagnes
- Bernard Bigras-Denis - Préfet de la MRC d'Argenteuil
- Marc L'Heureux - Préfet de la MRC des Laurentides
- Catherine Hamé - Préfète de la MRC des Pays-d'en-Haut
- Jacques Allard - Maire de l'Ascension mandaté par la MRC d'Antoine-Labelle
- Mario Lafrance - Vice-président et directeur général d'Avianor
- Erik Braun - Directeur général adjoint et directeur financier de Safran Systèmes d'Atterrissage
- Vincent Lusignan - Directeur général de Synergie Économique Laurentides
- Pierre Dugas - Président de Formation Aero PMD
- Kévin Maurice - Maire de Brownsburg-Chatham
- Gabrielle Parr - Mairesse du Canton de Harrington
- Christian David - Maire suppléant de Lachute
- Kimberly Meyer - Mairesse du Lac-Tremblant-Nord
- Daniel Bourdon - Maire de Mont-Laurier
- Marie-Elaine Pitre - Mairesse de Rosemère
- Marc Lamarre - Maire de Saint-Eustache
- Michèle Labelle - Mairesse suppléante de Saint-Eustache
- Isabelle Poulin - Mairesse de Saint-Hippolyte
- Rémi Barbeau - Maire de Saint-Jérôme
- Élisabeth Émond - Directrice de cabinet du maire de Saint-Jérôme
- Danik Tondreau - Conseiller stratégique Ville de Saint-Jérôme
- Daniel Laviolette - Maire de Saint-Placide
- Karine Dostie - Mairesse de Wentworth-Nord
- Line Chapados - Conseillère municipale de Wentworth-Nord
- Suzie Cormier - Conseillère municipale de Wentworth-Nord
- Régent Gosselin - Conseiller municipal de Wentworth-Nord
- Alex De Zordo - Conseiller municipal de Wentworth-Nord
- Jean-René Labelle - Maire de Sainte-Anne-des-Plaines
- Louise Cossette - Mairesse de Morin-Heights
- Alexandre Sarrazin - Maire de Saint-Adolphe-d'Howard
- Sonia Fontaine, mairesse de Pointe-Calumet
- Luc Leblanc - Maire suppléant de Saint-Sauveur
- Louise Trottier - Mairesse de Lac-des-Seize-Îles
- Denis Charlebois - Maire suppléant de Lac-des-Seize-Îles
- Bernard Bouclin - Maire de Piedmont
- Benoit Proulx - Maire de Saint-Joseph-du-Lac
- Benoit Chevalier - Maire d'Huberdeau
- Patrick Hardy - Maire d'Oka
- Jean Hamelin - Maire suppléant d'Oka
- Denis Martin - Maire de Deux-Montagnes
- Christian Charron - Maire de Sainte-Thérèse
- Michel Millette - Maire suppléant Sainte-Thérèse
- Charles Bélanger - Maire de Bois-des-Filion
- Christine Beaudette - Mairesse de Boisbriand
- Sonia Fontaine - Mairesse de Pointe-Calumet
- Kamel El-Batal, directeur général et greffier-tésorier de la MRC de Thérèse-de-Blainville
- Gabriel Méthot, directeur général de la chambre de commerce de la MRC de l'Assomption
- Diane Bournival - Secrétaire générale du Cégep de Saint-Jérôme
- Caroline Champoux, directrice générale et greffière-trésorière de la Municipalité de Val-des-Lacs
- Pierre Berthiaume, président-directeur général de la Chambre de commerce et d'industrie Les Moulins

ANNEXE 5

CONSEIL DES PRÉFETS
ET DES ÉLUS
RÉGION DES LAURENTIDES

Le 13 mars 2026

Mémoire

Analyse stratégique et socioéconomique en appui à
l'implantation d'une gare TGV dans les Laurentides

Table des matières

1. Contexte politique et stratégique	3
1.1 Une région historiquement sous-desservie.....	3
1.2 Une opportunité politique de rééquilibrer le développement.....	3
2. La région des Laurentides : un territoire en pleine expansion	4
2.1 Croissance démographique explosive.....	4
2.2 Marché du travail et secteurs clés.....	4
2.3 Jeunes familles et profil d’usagers.....	4
3. Des défis de circulation critiques	4
3.1 Réseau routier saturé.....	4
3.2 Dépendance extrême à l’automobile.....	5
3.3 Coûts économiques de la congestion.....	5
4. Pourquoi une gare TGV dans les Laurentides	5
4.1 Alternative rapide et fiable.....	5
4.2 Équité territoriale et cohésion.....	5
4.3 Retombées économiques.....	5
4.4 Bilan environnemental.....	5
5. Un potentiel économique stratégique pour le Québec et le Canada	5
5.1 PIB régional en forte croissance.....	5
5.2 Tissus industriels diversifiés.....	5
5.3 Secteurs clés de l’économie.....	5
5.4 Pôle aéronautique de calibre mondial.....	5
6. Connexions interrégionales : Les Laurentides, un nœud stratégique	6
6.1 Flux de travailleurs quotidiens.....	6
6.2 Plateforme cargo et axes stratégiques.....	6
6.3 Porte d’entrée du Nord du Québec.....	6
6.4 Comparaisons internationales.....	6
7. Tourisme : un moteur économique national	6
7.1 Une destination internationale.....	6
7.2 Provenance des visiteurs (estimation).....	6
7.3 Effets observés à l’international.....	7
8. Comparaisons internationales	7
8.1 Hauts-de-France (France) — Gare TGV Haute-Picardie.....	7
8.2 Castilla-La Mancha (Espagne) — Ciudad Real.....	7
8.3 Bavière du Nord (Allemagne) — Ingolstadt.....	7
8.4 Émilie-Romagne (Italie) — Reggio Emilia AV.....	7
9. Environnement : un levier pour la transition écologique	7
9.1 Réduction des GES et transition énergétique.....	7
9.2 Protection des milieux naturels.....	8
9.3 Un outil pour lutter contre l’étalement urbain.....	8
10. Conclusion	8
Annexe A — Sources des statistiques	10

Introduction

Les Laurentides forment la quatrième région la plus peuplée du Québec. La croissance démographique et économique y est soutenue, mais le territoire demeure l'un des plus mal desservis en transport structurant. Une gare de train à grande vitesse (TGV) — idéalement à Mirabel — offrirait une alternative crédible à l'automobile, réduirait la congestion sur l'A-15, l'A-13 et l'A-640, et consoliderait un pôle économique stratégique pour le Québec et le Canada.

Les données régionales montrent une population estimée à 673 581 habitants en 2025, une hausse de 7,8 % entre 2016 et 2021 et une progression projetée de 14,6 % d'ici 2051. Le marché du travail est dynamique (362 400 travailleurs) et le tissu industriel est diversifié, notamment en aéronautique, technologies, construction et tourisme. Parallèlement, la dépendance à l'automobile (environ 80 % des déplacements domicile-travail) et la saturation chronique du réseau routier freinent la productivité et alourdissent le bilan carbone.

L'implantation d'une gare TGV dans les Laurentides répond à trois objectifs : améliorer la mobilité interurbaine, soutenir la compétitivité des entreprises et contribuer à l'atteinte des cibles climatiques par un transfert modal significatif.

1. Contexte politique et stratégique

Le projet Québec–Ottawa–Toronto est présenté comme une infrastructure structurante de portée nationale. Pour être cohérente avec les principes d'équité territoriale, de développement durable et de justice sociale, sa desserte doit intégrer les territoires en forte croissance, et pas uniquement les grands centres déjà saturés.

Les Laurentides représentent :

- un bassin de population comparable à Laval;
- une croissance démographique supérieure à la moyenne québécoise;
- un pôle économique stratégique (aéronautique, technologies, tourisme, construction).

Ne pas inclure une gare dans cette région reviendrait à ignorer l'un des territoires les plus dynamiques du Québec.

1.1 Une région historiquement sous-desservie

Contrairement à d'autres régions métropolitaines, les Laurentides :

- ne disposent d'aucun transport structurant lourd;
- dépendent presque exclusivement de l'automobile;
- subissent une congestion chronique depuis plus de 20 ans;
- voient leur croissance freinée par l'absence d'alternatives de mobilité.

1.2 Une opportunité politique de rééquilibrer le développement

- un outil de réconciliation territoriale;
- un levier de justice historique;
- un symbole d'un Canada qui investit dans ses régions en croissance;
- un moyen de réduire les inégalités entre les territoires.

2. La région des Laurentides : un territoire en pleine expansion

2.1 Croissance démographique explosive

La région des Laurentides se distingue comme l'un des territoires les plus dynamiques du Québec. Elle attire massivement de nouveaux résidents et des entreprises, ce qui se reflète dans des indicateurs statistiques particulièrement éloquentes.

- Population estimée : **673 581 habitants** (2025).
- Croissance : **+7,8 %** entre 2016 et 2021; projections : **+14,6 %** d'ici 2051 (scénario moyen).

Ville de Mirabel

- **+31,6 % de croissance** projetée entre 2021 et 2051, ce qui en fait l'une des villes à la plus forte expansion au Québec.
- **Âge moyen : 37,6 ans**, plus jeune que la moyenne québécoise (41,2 ans).
- **+14,6 % de croissance projetée d'ici 2051**, selon les scénarios moyens.

Cette population correspond parfaitement au profil type de l'utilisateur du TGV, jeune, actif sur le marché du travail

2.2 Marché du travail et secteurs clés

- Travailleurs : **362 400**;
- Taux d'emploi : **64,7 %**;
- Taux d'activité : **67,2 %**;
- Taux de chômage : **3,8 %**;
- Tissu industriel : environ 22 000 entreprises;
- PIB régional estimé : **30,3 G\$**.

Secteurs en croissance : aéronautique, technologies, construction, santé et services, tourisme, manufacturier, agriculture.

2.3 Jeunes familles et profil d'utilisateurs

- Les ménages avec enfants représentent **33 % des ménages**, contre 28 % pour l'ensemble du Québec.
- Le taux de natalité régional est supérieur de 12 % à la moyenne québécoise.
- Les Laurentides comptent plus de 100 000 enfants de moins de 15 ans, un indicateur clé de vitalité démographique.

L'âge moyen est plus faible que la moyenne québécoise, ce qui correspond au profil des usagers susceptibles d'adopter le TGV (actifs, navetteurs, familles).

3. Des défis de circulation critiques

3.1 Réseau routier saturé

Axes nord-sud fortement congestionnés :

- A-15 (jusqu'à 179 000 véhicules/jour);
- A-13 (inachevée vers Mirabel);
- A-640 (saturation aux heures de pointe).

3.2 Dépendance extrême à l'automobile

Environ 80 % des déplacements domicile-travail se font en voiture. Le ratio de motorisation atteint environ 813 véhicules pour 1 000 habitants. Les temps de parcours doublent fréquemment en pointe.

3.3 Coûts économiques de la congestion

Retards et absentéisme, difficultés d'attraction de la main-d'œuvre, hausse des coûts logistiques et pertes de productivité pour les entreprises.

4. Pourquoi une gare TGV dans les Laurentides

4.1 Alternative rapide et fiable

Le TGV offre des temps de parcours compétitifs et prévisibles sur le corridor Québec-Ottawa-Toronto tout en réduisant la pression sur les autoroutes.

4.2 Équité territoriale et cohésion

L'intégration d'une gare dans une région en forte croissance répond aux principes de desserte équilibrée entre les territoires.

4.3 Retombées économiques

Amélioration de l'accessibilité pour les entreprises, facilitation des déplacements d'affaires, attraction et rétention des talents, consolidation du pôle aéronautique de Mirabel.

4.4 Bilan environnemental

Les expériences internationales montrent que le train rapide peut réduire les déplacements automobiles de 40 à 60 % sur les axes desservis et une baisse des émissions par passager-kilomètre.

5. Un potentiel économique stratégique pour le Québec et le Canada

5.1 PIB régional en forte croissance

La région des Laurentides affiche un produit intérieur brut de 30,3 G\$, en croissance annuelle de 5,5%.

5.2 Tissus industriels diversifiés

Cette dynamique économique s'appuie sur un tissu industriel particulièrement diversifié, composé de quelque 22 000 entreprises et de 362 400 travailleurs.

5.3 Secteurs clés de l'économie

Les principaux secteurs qui structurent l'économie régionale sont l'aéronautique, les technologies, la construction, le tourisme, le manufacturier et l'agriculture, formant un ensemble cohérent et complémentaire qui soutient la vitalité et la résilience du territoire.

5.4 Pôle aéronautique de calibre mondial

Mirabel et les Laurentides accueillent :

- Airbus
- Pratt & Whitney
- Safran
- L3Harris
- Volatus Aerospace

6. Connexions interrégionales : Les Laurentides, un nœud stratégique

6.1 Flux de travailleurs quotidiens

Plus de 110 000 travailleurs se déplacent chaque jour vers Laval et Montréal.

Destination	Travailleurs quotidiens (env.)
Montréal	~72 000
Laval	~38 000
Outaouais	~8 000

6.2 Plateforme cargo et axes stratégiques

Plus de 20 000 camions lourds par jour sur l'A-15; l'A-50 joue un rôle de liaison Québec-Outaouais; Mirabel offre une plateforme cargo 24/7.

6.3 Porte d'entrée du Nord du Québec

Environ 80 % des marchandises de l'Abitibi transitent par les Laurentides. Les déplacements professionnels, médicaux et étudiants vers Montréal empruntent ce corridor.

6.4 Comparaisons internationales

Les Laurentides jouent un rôle similaire à :

- **Haute-Picardie (France)** : corridor entre Paris, Lille et Bruxelles
- **Castilla-La Mancha (Espagne)** : lien entre Madrid et l'Andalousie
- **Ingolstadt (Allemagne)** : axe Munich-Nuremberg
- **Reggio Emilia (Italie)** : carrefour entre Milan, Bologne et Florence

7. Tourisme : un moteur économique national

Les Laurentides sont la **première région touristique de villégiature au Québec**, accueillant plus de **10 millions de visiteurs par année** et générant plus de **4 milliards de dollars** en retombées économiques.

7.1 Une destination internationale

Mont-Tremblant, Saint-Sauveur, Oka, les Pays-d'en-Haut et les Hautes-Laurentides attirent :

- des touristes québécois;
- des visiteurs ontariens;
- des voyageurs internationaux.

Le TGV renforcerait cette attractivité en :

- réduisant les temps de déplacement;
- facilitant l'accès aux stations touristiques;
- augmentant la fréquentation hors saison.

7.2 Provenance des visiteurs (estimation)

Région	Pourcentage
Montréal	40 %
Laval	15 %
Montérégie	10 %
Outaouais	10 %
Ontario	15 %

Le TGV permettrait d'élargir ce bassin, notamment en facilitant les déplacements depuis : Québec, Ottawa et Toronto.

7.3 Effets observés à l'international

Dans plusieurs régions d'Europe, l'arrivée du TGV a entraîné une **hausse de 20 à 40 % de la fréquentation touristique**, une augmentation des séjours courts et un élargissement de la clientèle internationale (ex. : Avignon TGV, Málaga AVE, accès facilité aux stations alpines).

8. Comparaisons internationales

Les Laurentides sont similaires à des régions européennes ayant obtenu un TGV. Elles présentent les mêmes caractéristiques — voire plus fortes.

8.1 Hauts-de-France (France) — Gare TGV Haute-Picardie

- Région rurale mais corridor stratégique
- Forte mobilité interrégionale
- Rôle logistique majeur

8.2 Castilla-La Mancha (Espagne) — Ciudad Real

- Région semi-rurale
- Mobilité pendulaire massive vers Madrid
- Corridor économique nord-sud

8.3 Bavière du Nord (Allemagne) — Ingolstadt

- Axe logistique majeur
- Industrie structurante (Audi)
- Croissance rapide

8.4 Émilie-Romagne (Italie) — Reggio Emilia AV

- Gare construite en zone agricole
- Région en croissance
- Mobilité interrégionale élevée

9. Environnement : un levier pour la transition écologique

La région des Laurentides est l'une des plus touchées par les impacts de la dépendance automobile au Québec. Avec **813 véhicules par 1 000 habitants**, elle se classe parmi les régions les plus motorisées de la province.

Cette situation contribue directement :

- à l'augmentation des émissions de GES;
- à la dégradation de la qualité de l'air;
- à la pression sur les milieux naturels;
- à l'étalement urbain.

Il faut souligner que le navettage vers Montréal et sa région est fortement dépendant de l'automobile, avec plus de 80 % des travailleurs utilisant leur voiture. 60

Cette dépendance est incompatible avec les objectifs climatiques du Québec et du Canada.

9.1 Réduction des GES et transition énergétique

Le TGV constitue l'un des moyens les plus efficaces pour réduire les émissions liées au transport interurbain. En Europe, l'arrivée du TGV a permis :

- une réduction de **40 à 60 %** des déplacements automobiles sur les corridors desservis;

- une baisse de **30 à 50 %** des vols court-courriers;
- une diminution significative des émissions de CO₂ par passager-kilomètre.

Dans les Laurentides, où plus de **110 000 travailleurs** se déplacent quotidiennement vers Laval et Montréal, le potentiel de transfert modal est immense.

9.2 Protection des milieux naturels

Les Laurentides couvrent un vaste territoire forestier, agricole et récréotouristique. Le TGV, en concentrant les déplacements sur un corridor ferroviaire existant ou optimisé, permet de :

- limiter l'élargissement des autoroutes;
- réduire la pression sur les terres agricoles;
- diminuer les émissions polluantes dans les zones sensibles;
- protéger les habitats fauniques et floristiques.

9.3 Un outil pour lutter contre l'étalement urbain

Le TGV encourage un développement plus compact autour des pôles de mobilité. Dans les Laurentides, cela permettrait de :

- structurer la croissance autour des gares;
- réduire la dépendance automobile;
- favoriser des milieux de vie durables.

10. Conclusion

L'analyse détaillée de la situation des Laurentides conduit à une conclusion claire : l'implantation d'une gare TGV dans cette région est à la fois justifiée, stratégique et indispensable. Sur le plan démographique, les Laurentides affichent une croissance parmi les plus rapides du Québec, avec 673 581 habitants en 2025, une hausse de 7,8 % entre 2016 et 2021 et des projections de +14,6 % d'ici 2051, tandis que Mirabel pourrait croître de plus de 30 %. Cette dynamique est portée par l'arrivée massive de jeunes familles, de travailleurs qualifiés, de nouveaux arrivants et d'entreprises en expansion, ce qui fait des Laurentides un territoire jeune, actif et fortement inséré dans les flux de mobilité quotidienne vers Montréal, Laval et l'Outaouais.

Sur le plan économique, la région constitue déjà un pôle stratégique pour le Québec et le Canada. Avec un PIB de 30,3 G\$, plus de 22 000 entreprises, 362 400 travailleurs et des secteurs clés comme l'aéronautique, les technologies, la construction, le tourisme et le manufacturier, les Laurentides jouent un rôle de premier plan dans la création de richesse. Le pôle de Mirabel, qui regroupe plus de 45 entreprises et près de 10 000 travailleurs spécialisés, illustre le potentiel d'une meilleure connectivité à grande vitesse pour renforcer les chaînes de valeur nationales et internationales. Une gare TGV viendrait consolider ce rôle en améliorant l'accessibilité des entreprises, en facilitant les déplacements d'affaires et en soutenant l'attraction et la rétention de talents.

Sur le plan de la mobilité et de l'environnement, la situation actuelle est insoutenable à long terme. La dépendance automobile extrême (813 véhicules par 1 000 habitants, plus de 80 % des travailleurs en voiture) et la saturation chronique des axes A15, A13 et A640 génèrent des pertes économiques, des retards, une difficulté à attirer la main-d'œuvre et une hausse des émissions de GES. Le TGV constitue l'un des moyens les plus efficaces pour réduire les émissions liées au transport interurbain et qu'en Europe, son arrivée a permis une réduction massive des déplacements automobiles et des vols court-courriers. Dans les Laurentides, où plus de 110 000 à 120 000 travailleurs se déplacent quotidiennement vers d'autres régions, le potentiel de transfert modal est considérable.

Les Laurentides sont aussi un corridor interrégional vital : carrefour entre Montréal, Laval, Lanaudière, Outaouais, Abitibi-Témiscamingue. Plus de 20 000 camions lourds circulent chaque jour sur l'A15, l'A50 joue un rôle stratégique entre Québec et l'Outaouais, et 80 % des marchandises de l'Abitibi transitent par la région. Ce rôle de nœud logistique et de fournisseur de main-d'œuvre pour les grands pôles économiques du Québec est comparable à celui de régions européennes qui ont obtenu une gare TGV précisément en raison de leur position dans les corridors nationaux. Ne pas intégrer une gare à Mirabel reviendrait à négliger un maillon essentiel de la chaîne territoriale et économique.

Sur le plan touristique, les Laurentides sont déjà une destination de premier plan, avec plus de 10 millions de visiteurs par an et plus de 4 milliards de dollars en retombées. Le TGV permettrait d'élargir ce bassin, de renforcer la clientèle en provenance de Québec, d'Ottawa et de Toronto, et de soutenir un développement touristique plus durable en réduisant la pression automobile sur les routes d'accès.

Enfin, sur le plan politique et symbolique, une gare TGV dans les Laurentides serait un geste fort de rééquilibrage territorial. Le TGV Québec-Toronto-Ottawa ne peut pas être uniquement un projet de desserte des grands centres; il doit aussi être une reconnaissance du rôle des territoires en croissance.

Pour toutes ces raisons—démographiques, économiques, environnementales, logistiques, touristiques et politiques—la conclusion s'impose : la région des Laurentides doit obtenir une gare TGV. Non pas comme un privilège, mais comme la condition nécessaire pour que ce projet national tienne réellement compte des réalités du territoire, maximise ses retombées et incarne une vision d'aménagement équitable, durable et cohérente du Québec et du Canada.

Annexe A — Sources des statistiques

Population totale et rang provincial

<https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/coup-oeil-laurentides-2025.pdf>

Projections démographiques

<https://statistique.quebec.ca/fr/produit/publication/laurentides-projections-demographiques>

Navettage Recensement 2021

<https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/rt-td/commuting-navettage-fra.cfm>

Tableau navettage 98-10-0460-01

<https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=9810046001>

Véhicules en circulation

<https://statistique.quebec.ca/vitrine/developpement-durable/strategie-2023-2028/collectivites-durables/vehicules-circulation>

Bilan routier SAAQ

<https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/espace-recherche/dossier-statistique-2022-bilan-routier.pdf>

Voie réservée A-15

<https://www.quebec.ca/transports/infrastructures-projets/projets/projets-routiers/laurentides/voie-reservee-autoroute-15-direction-nord>

Débit de circulation

<https://donneesquebec.ca/recherche/dataset/debit-de-circulation>

Autoroute 50

<https://www.quebec.ca/transports/infrastructures-projets/projets/projets-routiers/outaouais/a50-gatineau-mirabel-elargissement-reamenagement>

Tableau de bord projet 319

<https://www.tresor.gouv.qc.ca/infrastructures-publiques/tableau-de-bord/319-p1>

Cargo YMX

<https://www.admtl.com/en-CA/corporate/commercial-partnerships/air-services/cargo/cargo-ymx>

Espace Aéro lancement

<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/lancement-de-la-4e-zone-dinnovation-quebec-creation-dune-zone-dinnovation-en-aerospatiale-a-longueuil-mirabel-et-montreal-55961>

EspaceAero.ca

<https://www.espaceaero.ca/>

Ville de Mirabel Espace Aero

<https://mirabel.ca/espace-aero>

Tourisme Laurentides rapport

<https://www.laurentides.com/wp-content/uploads/2025/10/tl-rapport-annuel-2024-25.pdf>

Québec communiqué EPRTNT

<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/un-soutien-renouvele-pour-favoriser-le-developpement-de-loffre-touristique-dans-les-laurentides-67398>



LAURENTIDES
magnétiques

Pour de plus amples renseignements,
vous pouvez communiquer avec :

M. Christian Côté
Directeur général

Téléphone : 450 822-8574
Courriel : ccote@prefetsdeslaurentides.ca