



Québec, le 24 septembre 2009

Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : « Élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor
Deschênes » (3211-05-439)**

Madame,

La présente est pour donner suite à votre demande du 12 août dernier relative à l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet d'« *Élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes* » (3211-05-439). Nous vous transmettons les commentaires qui ont été rédigés par la Direction de santé publique de l'Outaouais.

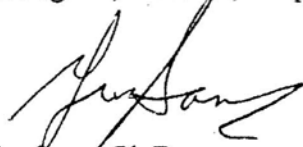
Pour que l'étude d'impact réponde à nos attentes et à celles exprimées dans la directive de votre ministère, le promoteur devra considérer et préciser plusieurs aspects, notamment en ce qui concerne :

- la raison d'être du projet à l'échelle locale et régionale;
- les impacts de l'amélioration de la fluidité sur Pink sur le réseau routier Ottawa-Gatineau, sur les déterminants de la santé de la population locale et sur l'organisation des services à la population;
- les solutions de rechange au projet;
- le calcul de l'impact sonore selon les valeurs-guides de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement ou, à tout le moins, celles exigées par la directive du MDDEP (distinction entre le jour et la nuit);
- le portrait économique local et, plus spécifiquement, celui du secteur du parc industriel Pink situé au nord du chemin Pink.

... 2

Conséquemment, nous serons en mesure de juger de la recevabilité de l'étude d'impact lorsque le promoteur aura répondu à nos questions.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Guy Sanfaçon, Ph.D.
Pharmacologue-Toxicologue
Coordonnateur en santé environnementale

GS/MS/lb

p. j.

**Agence de la santé
et des services sociaux
de l'Outaouais**

Québec 

Direction de santé publique

Analyse de la recevabilité de l'Étude d'impact sur l'environnement de l'élargissement du chemin Pink

Direction de santé publique de l'Outaouais

**Louis-Marie Poissant, M. Sc. Env.
22 septembre 2009**

Nous avons analysé du point de vue de santé publique l'*Étude d'impact sur l'environnement de l'élargissement du chemin Pink*, datée du 15 juin 2009. Trois aspects ont retenu notre attention. La *Directive pour le projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes sur le territoire de la Ville de Gatineau par la Ville de Gatineau* (ci-après nommée la Directive) du MDDEP, février 2008, contient plusieurs éléments qui n'ont pas été traités suffisamment en quantité et/ou en qualité) pour qu'il soit possible de juger de l'acceptabilité du projet. Il s'agit

- de la mise en contexte du projet (tout le chapitre 1 de la Directive), à la fois quantitativement et qualitativement;
- du calcul de l'impact sonore résiduel (aspect qualitatif);
- de l'économie locale.

1. Mise en contexte du projet.

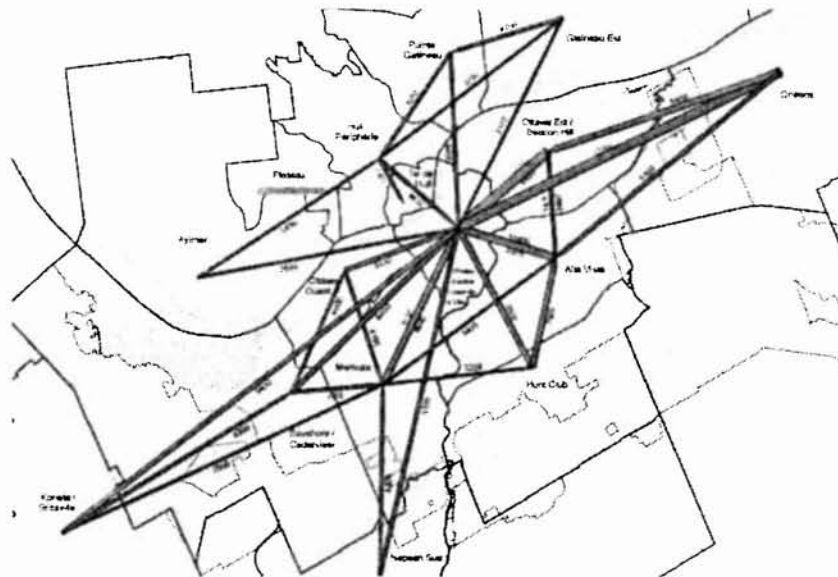
La Directive demande que l'exposé de la raison d'être du projet permette « *d'en dégager les enjeux environnementaux, sociaux, économiques et techniques, à l'échelle locale et régionale, ainsi que nationale et internationale, s'il y a lieu* » (section 1.2). Or la section 1.2 qui devrait avoir ce rôle est peu élaborée dans le document.

1.1 Raison d'être du projet

Le tableau 6.21 de l'*Étude d'impact* montre que 44,5 % des résidents actuels travaillent dans une autre province, c'est-à-dire que d'une manière ou d'une autre ils traversent sur une base presque quotidienne l'un des cinq ponts menant à l'Ontario, qui sont déjà congestionnés le matin et le soir. Il n'y a aucune raison de croire que ce sera différent pour les maisons qu'on projette de construire dans le secteur. La Figure 1 montre les principaux débits d'origine – destination du matin; il est facile de voir que la conurbation a son centre à Ottawa, en Ontario.

Or jamais le promoteur ne s'interroge sur l'impact de l'élargissement à deux voies pour automobiles sur les points chauds du matin : les cinq ponts, l'entrée sur l'autoroute 5 à partir de Saint-Raymond. On parle un peu de l'augmentation du trafic au coin de Pink et St-Raymond (page 19). Pourtant l'impact est immense, et le sera encore davantage quand les maisons seront construites. Une conurbation transfrontalière unipolaire entraînera une congestion encore plus importante aux ponts à moyen terme.

Figure 2 – Débits origine-destination principaux (par secteurs) – déplacements du matin, 2005



Note: N'apparaissent ci-dessus que les débits de plus de 3 000 déplacements personnes.

Decembre 2006

4

Figure 1 : Débits origine –destination principaux de Ottawa-Gatineau en 2005, enquête TRANS. Source : <http://www.ncr-trans-rcn.ca/index.php?toc=content&ID=209&lang=fr> , consulté le 9 septembre 2009. Les débits de moins de 3000 n'apparaissent pas. En rose l'élargissement projeté. On voit bien à quel point il s'agit d'une ville unipolaire transfrontalière, centrée sur Ottawa.

1.2 La conurbation unipolaire et transfrontalière Ottawa-Gatineau, avec son centre à Ottawa.

La région d'Ottawa-Gatineau semble bien être la seule région au monde où, dans un même



Figure 2 : Carte 3D montrant le centre ville d'Ottawa et, en haut au centre en rose, le chemin Pink. Source www.bing.com

pays, on trouve une région urbaine séparée par une rivière, où on parle de chaque côté de la rivière une langue différente, chaque côté appartenant à deux provinces du pays. (voir en annexe des exemples vaguement similaires). Et pour ce qui est du secteur Aylmer, le parc de la Gatineau constitue un obstacle majeur au mouvement de la circulation le matin et le soir. L'ouverture du boulevard des Allumettières le 3 décembre 2007 a enlevé un peu de pression sur les deux seules autres voies, les boulevard Saint-Raymond et Taché, mais pour combien de temps? Au rythme où les maisons se construisent, on peut s'attendre à ce que la congestion recommence rapidement.

Pourtant ce ne sont pas les plans qui ont fait défaut en région. Déjà en 1950, l'urbaniste français Jacques Gréber publie le *Projet d'aménagement de la capitale nationale 1946-1950* (le « plan Gréber »), qui propose :

- de planifier la région comme s'il s'agissait d'un système intégré
- de faire de la capitale un symbole de tout le pays
- de déplacer les voies ferrées à l'extérieur du centre-ville d'Ottawa
- d'améliorer le réseau de transport
- de décentraliser les édifices gouvernementaux
- de créer un réseau de promenades panoramiques et de restaurer les berges
- de créer la Ceinture de verdure de la capitale nationale
- d'agrandir le parc de la Gatineau (créé en 1938).¹

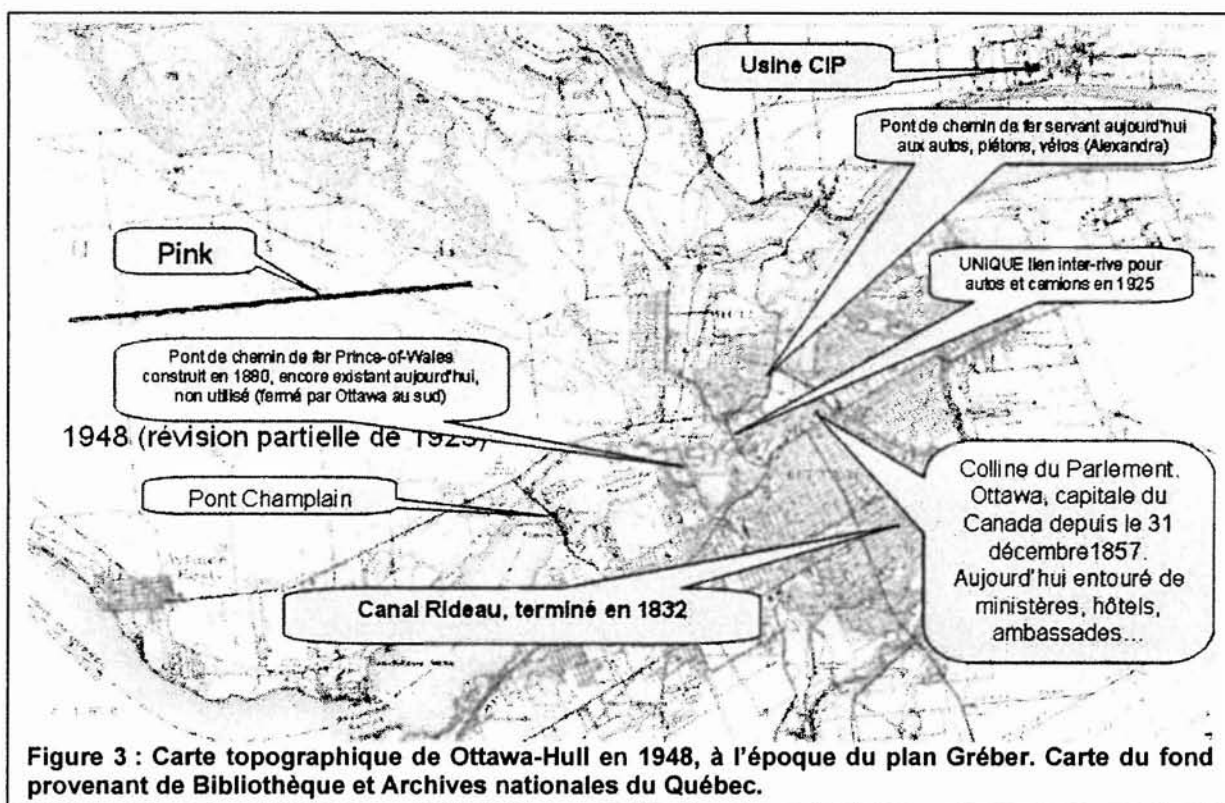
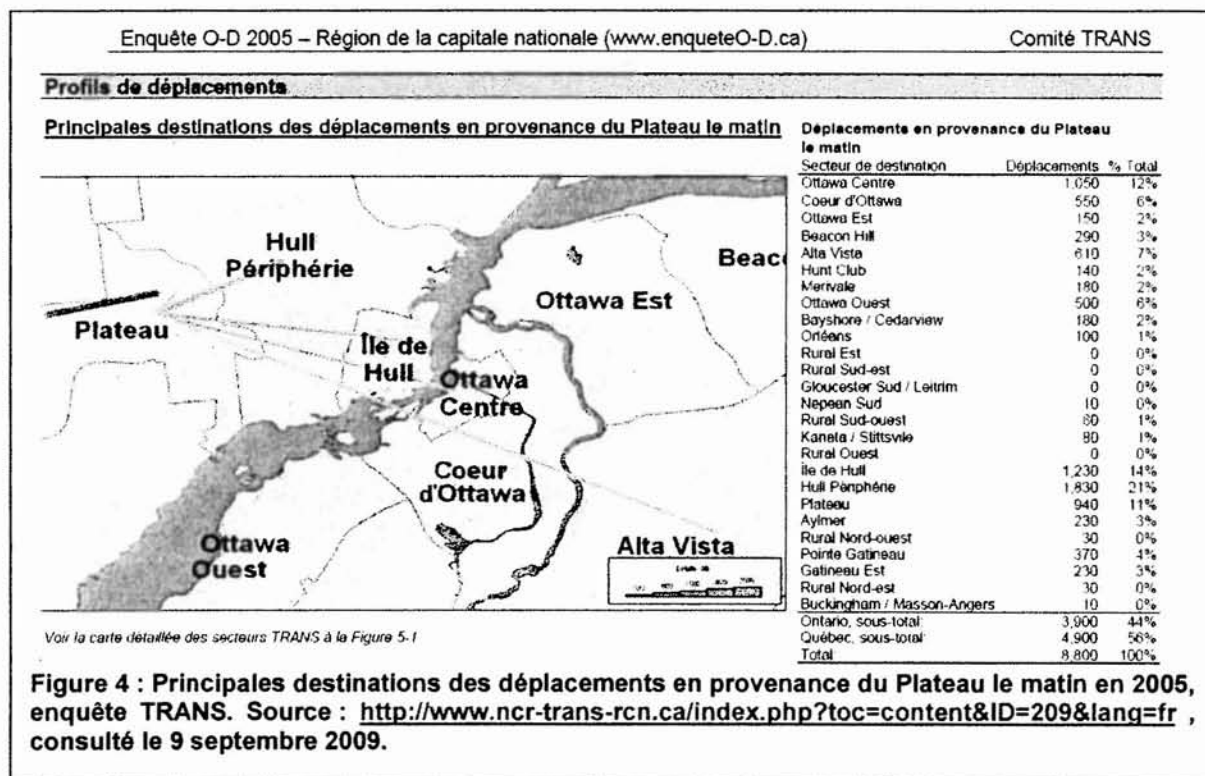


Figure 3 : Carte topographique de Ottawa-Hull en 1948, à l'époque du plan Gréber. Carte du fond provenant de Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

¹ http://www.capitaleducanada.gc.ca/bins/ncc_wcb_content_page.asp?cid=16300-20443-29365-23552&lang=2&bhcp=1

Or on ne trouve rien de ce plan d'ensemble pourtant indispensable dans l'étude d'impact. En effet, la décentralisation des édifices gouvernementaux, notamment dans le secteur Aylmer, changerait complètement la donne pour le chemin Pink. De même, si la région avait été planifiée ou était comme un tout intégré, on aurait tenu compte de la capacité des ponts entre les deux berges et on aurait aussi coordonné le transport en commun.

En ce qui concerne le Plateau, il y a pourtant une enquête origine – destination éloquent (Figure 4), qui montre bien à quel point le pôle économique est à l'est du parc de la Gatineau : il n'y a que 11% des déplacements le matin qui restent dans le Plateau, 3 % qui vont à Aylmer, et donc 86 % des déplacements qui doivent traverser le parc, par le boulevard Saint-Raymond ou des Allumettières. Il est absolument indispensable que l'on tienne compte de l'impact sur le réseau routier Ottawa-Gatineau qu'aura l'amélioration de la fluidité sur Pink.



1.3 Les contraintes naturelles à la circulation de la conurbation



Figure 5 : plan montrant les principales contraintes naturelles (en noir) et les réponses données à ce jour pour y répondre (en vert) ou prévues à long terme (vert tireté). On voit aussi deux cercles (en rouge) où le débit semble dépasser la possibilité des intersections : Pink et Saint-Raymond, et Saint-Raymond et autoroute 5. En rose le chemin Pink.

La Figure 5 montre le centre de la conurbation Ottawa-Gatineau, avec les multiples contraintes naturelles à la circulation. En plus des rivières on remarquera le massif du parc de la Gatineau, avec ses montagnes et la faille du lac des Fées. Jusqu'à fin 2007, seuls le boulevard Taché, près de la rivière des Outaouais, et le chemin Saint-Raymond, au nord, permettait de relier Aylmer au centre de Hull. Le pont Champlain, à l'ouest, qui permet de relier Aylmer au Pré Tunney, a été élargi vers l'an 2000 et est déjà congestionné le matin en direction d'Ottawa. À la lecture de cette carte, il devient évident que le simple élargissement à quatre voies, permettant de doubler le nombre d'automobiles, sans transport en commun efficace vers Ottawa, aura un impact majeur sur la fluidité de la circulation, avec tout ce que cela entraîne : pollution de l'air, risque d'accidents, stress, perte de temps, difficulté de circuler aux ambulances et aux autos de police, changements climatiques, inactivité physique, etc.²

² Pour des détails et un développement voir le Mémoire de la santé publique de Montréal au sujet de l'autoroute 25 : <http://www.bapc.gouv.qc.ca/sections/mandats/autoroute25/documents/DM151.pdf>

1.4 Cohérence avec le SAD et impact sur le plan de transport intégré, entre le chemin Pink et Ottawa

Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la ville de Gatineau note, à la section 4.2 sur la planification d'ensemble du transport et le BAPE :

Les interventions prévues au réseau de transport en commun et au réseau routier sont celles du plan intégré des réseaux routier et de transport en commun de l'Outaouais (1994, mise à jour 2003). Toutefois, les audiences du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur l'axe du boulevard des Allumettières (anciennement McConnell-Laramée), le chemin d'Aylmer, la route 307 et le boulevard La Vérendrye ont laissé, aux associés du plan intégré, un doute sur la valeur attribuée par le gouvernement aux ouvrages de planification d'ensemble en transport.

Le SAD ajoute cette remarque capitale :

Les projets d'intervention du plan intégré (transport en commun et réseau routier) constituent les maillons d'une chaîne. L'absence ou la modification significative de l'un de ces maillons affecte la performance de l'ensemble de la chaîne, soit le réseau.

Étant donné ce constat, il est très surprenant de voir que l'étude oriente l'impact de la construction du chemin Pink uniquement sur le chemin Pink lui-même, sans tenir compte que *la modification significative de l'un de ces maillons affecte la performance de l'ensemble de la chaîne, soit le réseau*. À cause d'une part des multiples obstacles naturels (rivières et montagnes, voir la Figure 5), et d'autre part de l'importance d'Ottawa comme pôle d'emploi, la gestion des transports est particulièrement complexe en Outaouais. Il ne faut manquer aucune occasion pour utiliser les « *ouvrages de planification d'ensemble en transport* ».

Il nous semble que la croissance fulgurante du secteur de l'ouest du Plateau, dont probablement au moins 40% des adultes iront travailler à Ottawa, va faire une pression sur d'autres maillons, notamment les ponts interprovinciaux, l'intersection de Pink et Saint-Raymond et de Saint-Raymond et de l'autoroute 5, déjà fortement sollicités.

- Y aura-t-il des stationnements incitatifs, où et combien de voitures?
- Y aura-t-il un transport en commun rapide vers Ottawa, avec des autobus de desserte locale ? S'ils ne vont pas rapidement à Ottawa, seront-ils reliés au Rapibus? (voir la Figure 6) ?
- Y aura-t-il des entreprises du gouvernement fédéral qui s'installeraient à l'ouest du parc de la Gatineau, réduisant le mouvement oscillatoire des déplacements matin et soir?
- De plus actuellement les ambulances en provenance du secteur Aylmer vers l'hôpital de Hull (il n'y a pas d'hôpital à Aylmer) peuvent passer par le prolongement de la rue Gamelin; ce lien sera-t-il maintenu? A-t-on prévu une augmentation de l'achalandage des ambulances et autres véhicules d'urgence?
- Comment les camions de ciment allant et venant de la zone d'extraction seront-ils intégrés? Peut-on envisager de rapprocher les usines de fabrication de béton de la zone d'extraction, de façon à peut-être réduire le nombre de camions?

En somme, des éléments qui pourraient constituer de sérieuses nuisances environnementales, et avoir une incidence sur l'organisation des services à la population. C'est le genre de

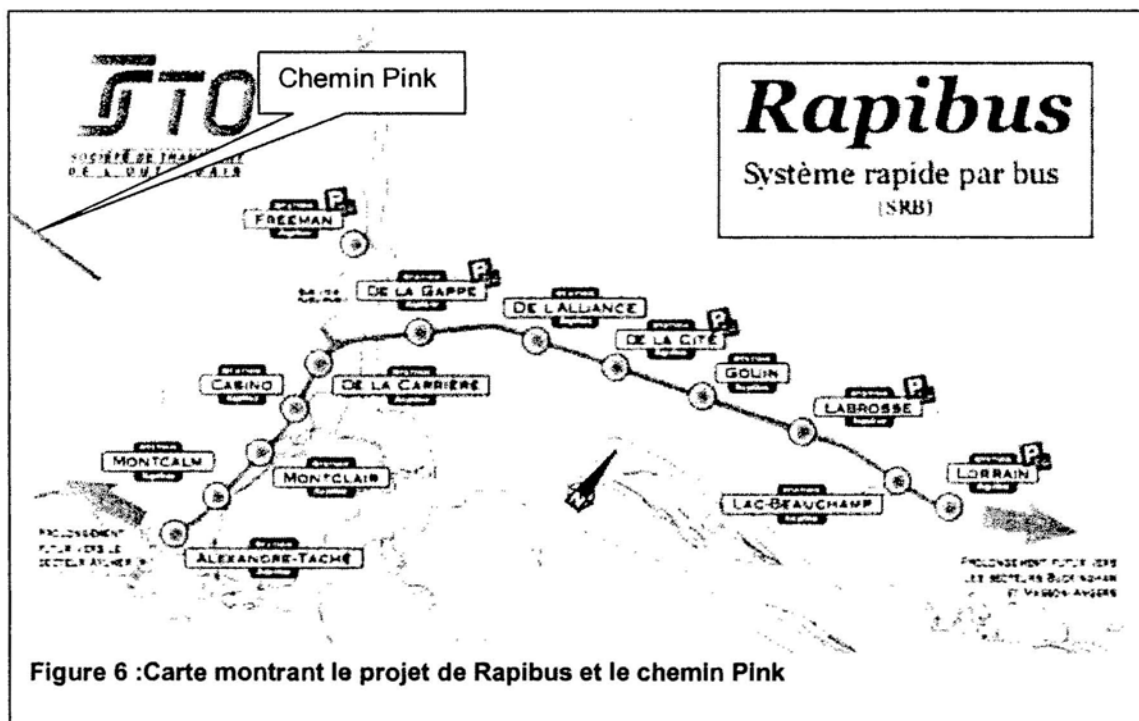


Figure 6 : Carte montrant le projet de Rapibus et le chemin Pink

renseignement qu'il faudrait trouver dans cette étude qui la rendrait recevable, car elle permettrait de se prononcer sur l'acceptabilité du projet en l'intégrant dans l'ensemble des « ouvrages de planification d'ensemble en transport ».

1.5 Les solutions de rechange

La section 1.3 demande expressément de regarder des solutions de rechange au projet, en donnant des exemples. À notre connaissance, cela n'a pas été fait. Il était clair dès l'avis de projet que « les variantes se limiteraient à des modifications de profil à l'intérieur de l'emprise actuelle » (section 7), mais il semble que le promoteur ait confondu variantes et solutions de rechange.

Pourtant l'*Avis de projet* avait clairement défini l'objectif (section 4) : « 1. améliorer la fluidité est-ouest entre le boulevard Saint-Raymond et tout le bassin de développement qui émerge dans le village urbain du Plateau; 2. améliorer la qualité de l'assiette de ce chemin qui est progressivement devenu une route à camionnage d'une certaine importance vu son lien avec le parc industriel Vernon et la zone d'extraction, tous deux situés à l'ouest, dans le secteur Aylmer. »

Quiconque a étudié un tant soit peu l'aménagement du territoire connaît bien l'adage : une nouvelle route vers la banlieue entraîne à moyen terme sa propre congestion. Il y a quelques exceptions, comme dans l'Outaouais l'autoroute 5 au nord de Gatineau, mais la règle demeure. Depuis le temps où les caravansérails s'installaient le long de la route de la soie, jusqu'à l'emplacement dessiné sur papier des futures rues dans un développement, les routes et rues précèdent les habitations.

Dans le cas du chemin Pink, dire que cela prend un élargissement parce qu'il va y avoir 4 000 logements de plus revient à dire que nous voulons une route parce que nous voulons y mettre 4 000 logements étendus sur environ 3 kilomètres carrés. Ainsi, quand on lit (début de section 4.1.) : « Depuis 2001, de fortes pressions du milieu ont été faites(...) afin d'élargir à quatre (4) voies le tronçon du chemin Pink (...) en vue d'améliorer la fluidité, l'état de la chaussée, d'atténuer les nuisances de la circulation lourde », on est en droit de se demander qui a fait ces « fortes pressions », attendu qu'on a affirmé auparavant ne pas avoir tenu de consultations publiques (section 2.3). Les pressions sont-elles venues des propriétaires actuels ou des promoteurs immobiliers qui veulent construire ces 4 000 unités de logement?

On lit dans l'introduction de l'Étude que « l'intention de modifier et d'améliorer le chemin Pink est envisagée depuis une trentaine d'années par les instances municipales et régionales ». Et en effet, ce projet reflète en tout point l'aménagement tel qu'on le concevait dans les années 1970 et 1980, qui ont conduit aux problèmes de circulation automobile partout en Amérique du Nord, et en particulier sur les ponts quand les villes comptent une rivière ou deux. Il n'y a pas un seul paragraphe sur la circulation d'ensemble de la région Gatineau-Ottawa, qui est pourtant une des plus complexes au monde, avec ses trois rivières (Outaouais, Gatineau, Rideau), ses multiples juridictions (Canada, Commission de la capitale nationale, Québec, Ontario, Gatineau, Ottawa), ses deux systèmes de transport en commun, etc.

Une consultation publique, telle que fortement incitée par la Directive (page 3), aurait permis et permettrait encore d'apporter des solutions de rechange originales. Les gens qui habitent dans un quartier sont habituellement les mieux placés pour savoir quelles solutions sont les meilleurs pour eux. Essayons tout de même d'imaginer ces solutions de rechange. L'objectif est d'améliorer la fluidité des automobiles et du camionnage lourd. Et nous savons qu'un pourcentage impressionnant des citoyens se rendent au travail au centre d'Ottawa et dans une moindre mesure à celui de Gatineau.

Par exemple, pour conduire vers Ottawa tous ceux qui y iront travailler, tout en permettant le transport de camions lourds de la zone d'extraction, pourquoi ne pas conserver deux voies au centre pour les automobiles et les camions, et mettre deux voies en site propre pour les autobus qui iraient directement à Ottawa? Ou encore deux voies pour automobiles et camions du côté nord, plus loin des maisons et plus proche des zones industrielles, et garder la portion sud de l'emprise pour les autobus?

Le promoteur dispose d'une emprise relativement large. L'intérêt d'avoir une emprise aussi large est qu'elle permet d'aménager le territoire en prévention des congestions que la construction des maisons ne saurait manquer d'augmenter, compte tenu du caractère unipolair de la conurbation.

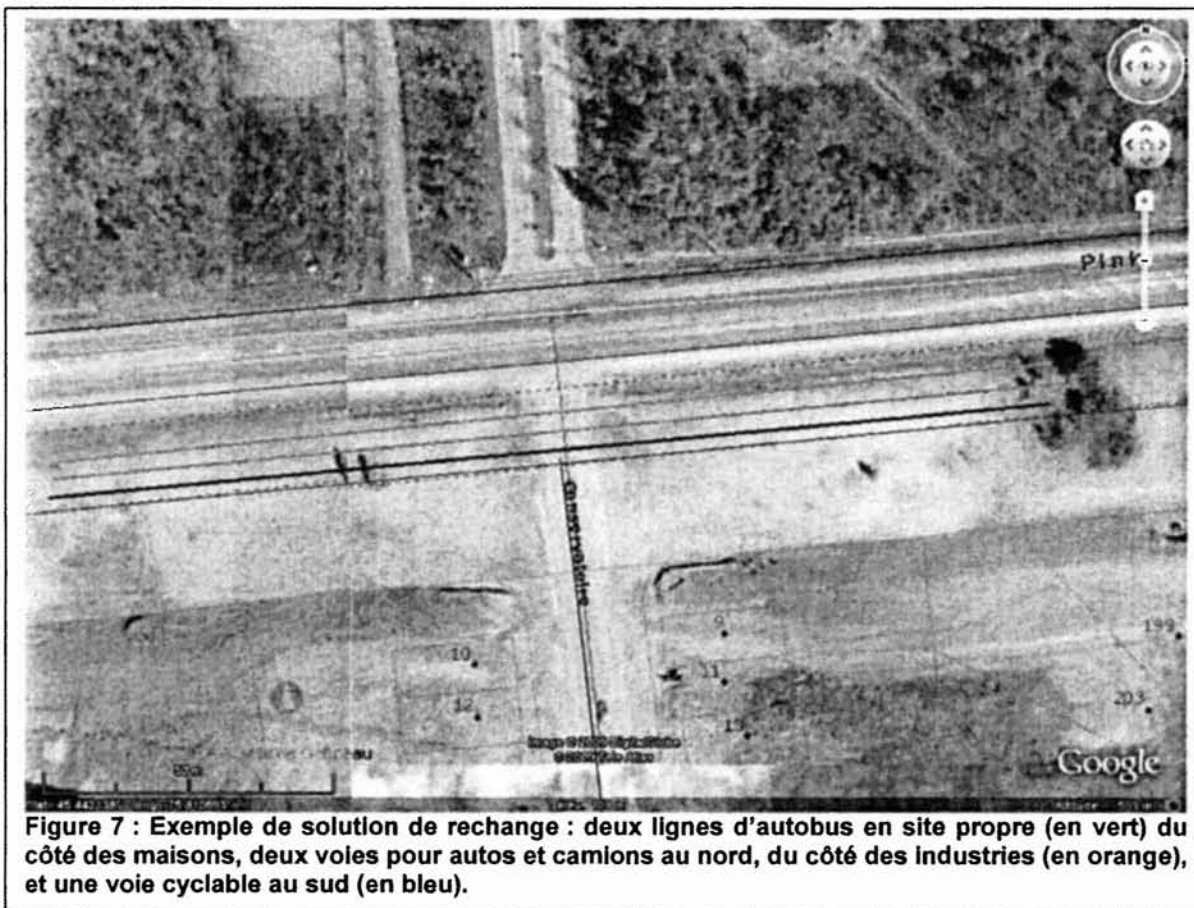


Figure 7 : Exemple de solution de rechange : deux lignes d'autobus en site propre (en vert) du côté des maisons, deux voies pour autos et camions au nord, du côté des industries (en orange), et une voie cyclable au sud (en bleu).

Encore une fois, une consultation publique pourrait apporter d'autres solutions de rechange. Les audiences du BAPE sont, depuis trois décennies, le témoignage de l'inventivité des citoyens sur place pour proposer des solutions optimales à tout point de vue.

Pour conclure cette première partie, nous espérons avoir démontré que la demande du MDDEP que « dégager les enjeux (...) à l'échelle locale et régionale, ainsi que nationale et internationale, s'il y a lieu » n'est pas une demande frivole, mais un incontournable dans la conurbation Ottawa-Gatineau.

2. Calcul de l'impact sonore en fonction des valeurs-guides de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement.

En santé publique, nous évaluerons l'acceptabilité d'un projet en fonction des *valeurs-guides de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement*, qu'on peut retrouver ici : <http://www.who.int/docstore/peh/noise/bruit.htm> , et non en fonction de la Politique du ministère des Transports concernant le bruit routier.

Pour pouvoir nous prononcer, et éventuellement répondre aux citoyens dans des audiences publiques, il est indispensable que les simulations et calculs soient faits en fonction de ces valeurs-guides. Notamment il est indispensable qu'on distingue entre le jour et la nuit, et non sur une base de 24 heures. À tout le moins, il faudrait respecter l'exigence du climat sonore demandé dans la Directive (tableau 2, page 10 : les pointes de bruit, le Neq, 24 h et le Neq nocturne. Typiquement, les facteurs limitant sont surtout la nuit, où on s'attend normalement à un L_{Aeq} sur 8 heures la nuit de 45 dB(A), avec un $L_{A MAX}$ de 60 dB(A), comme l'illustre le tableau suivant :

Environnement spécifique	Effet critique sur la santé	L_{Aeq} [dB(A)]	Base de temps [heures]	L_{Amax}
Zone résidentielle extérieure	Gêne sérieuse pendant la journée et la soirée	55	16	-
	Gêne modérée pendant la journée et la soirée	50	16	-
Intérieur des logements Intérieur des chambres à coucher	Intelligibilité de la parole et gêne modérée pendant la journée et la soirée	35	16	-
	Perturbation du sommeil, la nuit	30	8	45
A l'extérieur des chambres à coucher	Perturbation du sommeil, fenêtre ouverte	45	8	60

Également, il ne faut pas oublier que les chambres à coucher sont souvent situées au deuxième étage, et il faut analyser l'effet des écrans anti-bruit en fonction de cette donnée.

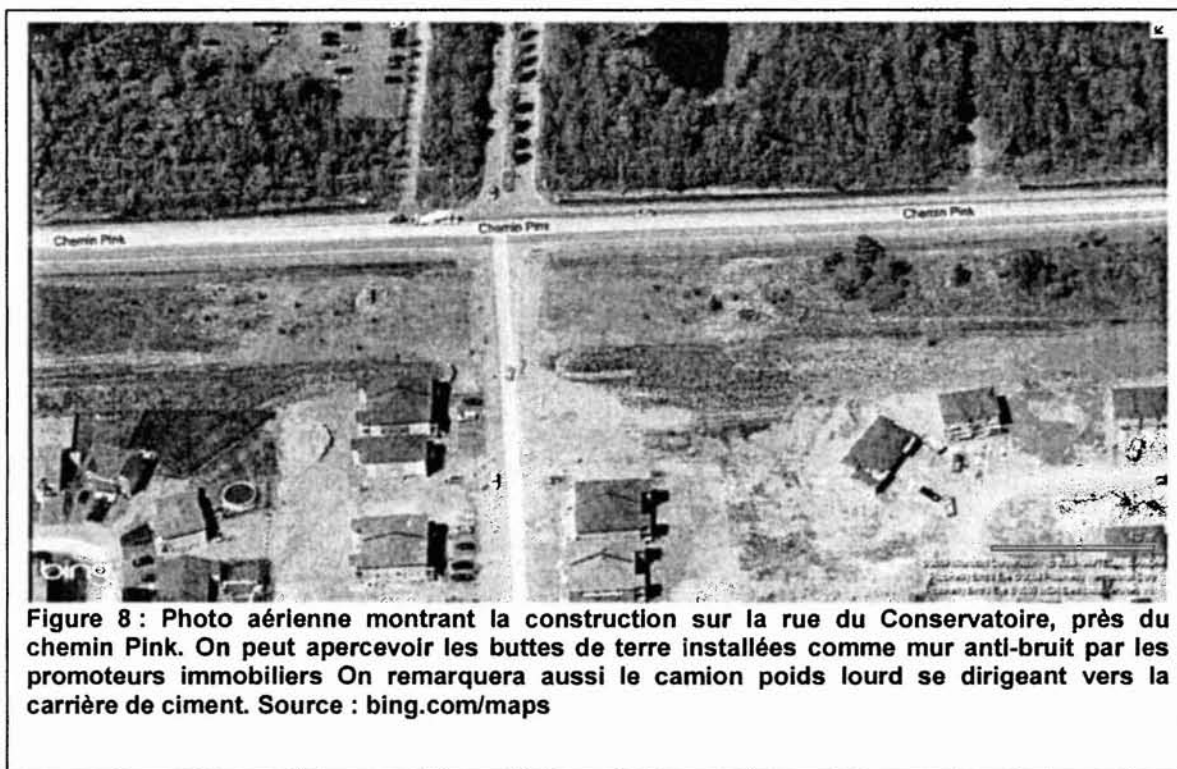
De plus, comme le remarque encore l'OMS,

Il n'est pas suffisant de caractériser l'environnement de bruit en termes de mesures ou incréments de bruit, basés seulement sur l'addition d'énergie (par exemple, L_{Aeq}), parce que les différents effets sur la santé critiques exigent différentes descriptions. Il est également important d'afficher les valeurs maximum des fluctuations du bruit, de préférence combinées avec une mesure du nombre d'événements bruyants.

Il ne semble pas y avoir d'école primaire construite ou prévue à moins de 100 mètres du chemin Pink, mais nous aimerions que cela nous soit confirmé.

On parle du bruit aux section 6.2.2.4. (page 80), 7.1.5. (page 129), 9.1.2. (page 149) et 9.1.12 (page 159). Il aurait été préférable pour la bonne compréhension du texte que ces éléments soient rassemblés. Notamment à la section 9.1.12 on parle d'écrans antibruit (buttes) installés par les promoteurs immobiliers (voir Figure 8).

Ces buttes pourraient-elles être surélevées? Sont-elles sur l'emprise du chemin Pink?



3. Économie locale et emplois locaux.

Il est évident que les emplois locaux occupés par des personnes habitant localement enlèveront de la pression sur les heures de pointe du chemin Pink. Si les 4 000 unités de logements prévus travaillaient à proximité, en deçà du parc de la Gatineau, la question du transport ne se poserait pas. On lit à la section 6.4.7.2. : « *Un grand nombre d'industries de service et de production sont situées au nord du chemin Pink dans le parc Industriel Pink. Ce regroupement d'établissement constitue un pôle d'emplois majeurs et joue un rôle important dans l'économie du secteur.* ».

Sur les cartes topographiques on voit environ 30 bâtiments dans la zone industrielle. D'après les photos satellitaires de Google on peut peut-être en ajouter une dizaine. Compte tenu qu'on parle dans le document d'un « potentiel total » de plus de 4 000 unités de logement (page123), d'un taux d'emploi de 77,3 % (page117), et que 44,5 % de la population âgée de 15 ans et plus travaillait dans une autre province (page 120), et que le nombre d'habitant des 3 secteurs de recensement de la zone d'étude était en juin 2006 de 19 733, il serait intéressant de savoir quel est ce « grand nombre », et quel potentiel d'emploi réel il peut représenter, eu égard à ces 4 000 unités de logement supplémentaires. À première vue, les expressions de « pôle d'emplois majeurs » et de « rôle important » devraient être définies plus explicitement.

Ceci est bien sûr de la plus haute importance car le chemin Pink risque de se comporter encore davantage avec un fort mouvement oscillatoire du matin et du soir, puisque plus à l'ouest c'est la zone rurale et agricole. En ce sens, comment faut-il comprendre les 4 000 logements de la section 6.4.7.2. (page 123) ? Est-ce que le « potentiel total » est ce qui reste à venir, ou est-ce que cela inclut une partie des maisons déjà construite depuis 5 ans? D'où vient ce chiffre?

À la section précédente, 6.4.7.1., il faudrait étayer l'affirmation que « Gatineau offre une économie très diversifiée ». Il nous semble au contraire que, contrairement à Montréal ou Toronto, la base économique régionale est peu diversifiée, reposant en quasi-totalité sur le gouvernement canadien, un peu comme Canberra en Australie. Il y avait un projet de faire un « Silicon Valley » du nord, mais cette période semble bien révolue. Il reste encore quelques usines de pâtes et papier en opération, et l'attrait touristique indéniable de la région de la capitale nationale, mais à première vue cela n'enlève rien au fait que la base est le gouvernement fédéral lui-même. Ceci est important en santé publique, on sait à quel point le niveau de vie et la qualité des emplois sont des déterminants importants de la santé de la population.

4. Annexe : d'autres villes...

Pour trouver aussi compliqué d'un strict point de vue géographique, il faut penser à Lisbonne, à Istanbul, San Francisco. Mais dans ces trois cas il n'y a qu'une langue, qu'un seul niveau de gouvernement. Il faudrait pour s'approcher un peu de la réalité y combiner une région comme Windsor-Detroit, où l'économie de la petite Windsor au Canada est totalement tributaire de sa grande voisine Detroit aux USA. Même Bruxelles et les villes du Bénélux ne présentent pas une telle difficulté.

D'un point de vue territorial, ni les couples Montevideo-Buenos Aires, Amritsar-Lahore, trop éloignés et dans le dernier cas dans des pays voisins en guerre froide, ne donnent idée de la complexité de la région. Même le long du Danube ou du Rhin on ne trouve rien de semblable.

Sans faire une étude exhaustive de toute la planète, on peut à la rigueur penser à Trieste , (italien, langue latine) avec ses quelque 200 000 habitants et à sa « banlieue » slovaque (langue slave), qui compte quelques dizaines de milliers d'habitants). Mais il n'y a pas de rivière qui les sépare. Le cas de Trieste est intéressant parce que la base économique régionale est le port de Trieste, en Italie, même si des slovaques vont probablement y travailler; de même la base économique de la région Ottawa-Gatineau est basée sur le gouvernement fédéral, surtout basé à Ottawa, ce qui explique les mouvements pendulaires de circulation entre les rives. C'est un peu comme si les citoyens de la rive sud de Montréal ou de Québec parlaient une autre langue, et devaient traverser le pont pour aller travailler dans une autre province chaque matin.

Il y a aussi Aix-la-Chapelle (Aachen), à 5 km de la jonction des frontières de l'Allemagne, des Pays-Bas et de la Belgique (partie wallonne francophone).

Enfin, on peut penser à New-York et Jersey City, respectivement dans l'état de New-York et de New-Jersey, séparés par la rivière Hudson et les nombreux plans d'eau dans la conurbation. Même si c'est évidemment beaucoup plus gros, on assiste à une dynamique semblable : le centre étant à New-York, le métro reste à News-York, et c'est le New-Jersey qui est demandeur de transport avec la ville centre, amenant une multitude de partenaires en transport.

Pour d'autres exemples de conurbations « transnationales », voir <http://fr.wikipedia.org/wiki/Conurbation#Transnationales> .

Pour des exemples d'espaces transfrontaliers à gérer dans l'union Européenne, voir : <http://www.espaces-transfrontaliers.org/indexsite.php> . On peut y lire notamment, à propos de l'agglomération franco-genevoise, ceci qui n'est pas sans rappeler la situation d'Ottawa-Gatineau :

Les flux de travailleurs frontaliers sont dirigés en grande partie de la France vers la Suisse, avec plus de 51 000 passages par jour vers Genève et plus de 4000 vers le Canton de Vaud. En raison de son site géographique contraint (Genève est située dans une cuvette encadrée par plusieurs massifs montagneux français), d'un droit à construire quasi inexistant et des prix du foncier et l'immobilier exorbitants, de nombreux Suisses (généralement des travailleurs frontaliers) s'installent dans les communes situées dans les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie.

Cette situation, si elle a incontestablement profité aux communes françaises limitrophes, a aussi engendré beaucoup d'opportunisme et d'individualisme dans les politiques d'urbanisme local. Elle est également une source de dysfonctionnement pour les gestions municipales. Ainsi, l'augmentation de la valeur foncière et immobilière des terrains limitrophes de Genève rend de plus en plus difficile la construction de logements sociaux par les communes françaises.