

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

SAVOIRS, MOBILISATIONS ET CONSTRUCTION DU RISQUE
ENVIRONNEMENTAL DE L'AUTOMOBILE DURANT LES *LONG SIXTIES* À
MONTRÉAL

THÈSE
PRÉSENTÉE
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DU DOCTORAT EN HISTOIRE

PAR
VALÉRIE POIRIER

AVRIL 2018

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de cette thèse se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.10-2015). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Je désire d'abord exprimer toute ma reconnaissance à ma directrice de thèse Magda Fahrni, qui a été une inspiration depuis le premier jour. Son savoir, ses relectures rigoureuses, sa disponibilité et son enthousiasme m'ont aidée à avancer à chacune des étapes de cette longue thèse. Je n'aurais pu avoir de meilleur modèle et je l'en remercie chaleureusement. Merci également à mon codirecteur Martin Petitclerc, pour l'intérêt qu'il a porté à ma thèse, pour ses commentaires pertinents et pour ses conseils toujours éclairants. Je le remercie tout particulièrement d'avoir persévéré dans son entreprise de me faire aimer la théorie, un acquis que je conserverai précieusement.

Cette thèse a été rendue possible grâce au soutien financier du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CRSH) et de la Faculté des Sciences humaines de l'Université du Québec à Montréal (UQAM). Le Groupe d'histoire de Montréal, en plus de m'offrir une famille intellectuelle et un sentiment d'appartenance dans un monde de recherches souvent solitaires, m'a également fourni un soutien financier indispensable.

Je souhaite également exprimer ma gratitude à mes collègues et amis, qui ont partagé avec moi les hauts et les bas de cette aventure : Sophie, Isabelle, Jacinthe, Laurie, Paul-Etienne, Stéphanie, Jean-Philippe, Jonathan, Daniel, Sonya et Amanda. Avec vous, je me suis sentie écoutée et comprise, ce qui n'est pas peu. Un merci spécial à Jacinthe, qui m'a accueillie au A-6195, et à Sophie et Isabelle, qui ont entrepris leur doctorat en même temps que moi et avec qui j'ai si souvent partagé réflexions,

angoisses et états d'âme. Nos chalets d'écriture, nos « writing club », nos nombreux cafés et bières et nos séances de nage comptent parmi les souvenirs les plus précieux de mes études doctorales.

Je suis également reconnaissante envers mes parents, qui m'ont toujours encouragée dans la poursuite de mes études et à ma grande sœur Katherine, qui s'est toujours intéressée à mes recherches.

Merci à mon amoureux, Jean-François, qui m'a accompagnée depuis le tout premier jour de mon doctorat. Entreprendre une thèse est une tâche ardue ; vivre avec quelqu'un qui le fait doit certainement comporter son lot de défis également. Merci pour ton soutien indéfectible durant ces nombreuses années, pour ta présence réconfortante, ton écoute. Sans toi, je n'y serais pas parvenue.

Finalement, une immense merci à ma princesse Gabrielle. Tu es arrivée dans notre vie en 2013. Depuis le premier jour, sans que tu le saches, ta présence et ton sourire m'ont aidé à trouver un équilibre. J'ai persévéré chaque jour, pour mieux lâcher prise avec toi.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	ii
Table des matières	iv
Liste des cartes et figures	ix
Liste des tableaux	x
Liste des abréviations	xi
Résumé	xii
Introduction	1
CHAPITRE I.....	10
HISTORIOGRAPHIE, PROBLÉMATIQUE, SOURCES ET MÉTHODE	10
1.1 Historiographie.....	12
1.1.1 Savoirs	12
1.1.2 L'automobile : objet contesté	24
1.1.3 Le mouvement environnemental au Québec	36
1.1.4 Contestation et mouvements sociaux : vers un récit plus englobant	45
1.1.5 Les long sixties : apports et limites d'un concept.....	66
1.2 Problématique et cadres conceptuels.....	53
1.3 Sources et méthodes.....	72
Conclusion.....	81
CHAPITRE II	83
LES EXPERTS FONCTIONNAIRES : SAVOIR SCIENTIFIQUE, LÉGITIMITÉ ET INFLUENCE LIMITÉE	83
2.1 La pollution de l'air : l'évolution d'une préoccupation à la fonction publique	86
2.1.1 Survol des structures administratives	87
2.1.2 Les figures expertes à la fonction publique : entre experts et fonctionnaires	94

2.2 Le risque de la pollution automobile.....	107
2.2.1 « L’ennemi, c’est l’auto » : identification d’un risque	107
2.2.2 Les diagnostics des experts.....	119
2.2.3 Recommandations des experts : recours à la technologie	124
2.3 « The Pollution Bandwagon » : expertise et politiques publiques concernant la pollution automobile	131
2.3.1 Politiques publiques à l’échelle fédérale	135
2.3.2 Politiques publiques à l’échelle provinciale	142
2.3.3 Politiques publiques à l’échelle municipale	144
2.3.4 Un partage des compétences « opportun »	151
Conclusion.....	157
CHAPITRE III	161
« WE NEED BIRTH CONTROL FOR AUTOS » : EXPERTS EXTRAGOUVERNEMENTAUX, LANGAGE ALARMISTE ET LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX DE L’AUTOMOBILE	161
3.1 Présentation des experts	163
3.1.1 Une « nouvelle » figure experte sur la scène internationale.....	163
3.1.2 Les experts extragouvernementaux à Montréal	169
3.2 Le discours critique des experts	180
3.2.1 « Choice between Automobile and Survival » : discours alarmiste sur l’impact environnemental de l’automobile	180
3.2.2 Regard critique des experts sur les gouvernements	189
3.3 Solutions proposées par les experts.....	197
3.3.1 Revoir le tout-à-l’auto.....	198
3.3.2 « When in ignorance, refrain ! » : la responsabilité sociale des experts.....	199
3.4 Vers une politisation des risques de la pollution automobile.....	203
3.4.1 Éduquer et mobiliser les citoyens	203
3.4.2 Experts dans la cité : l’implication des experts dans la société civile	209
3.4.3 Renforcement de la culture politique citoyenne	219
Conclusion.....	226
CHAPITRE IV	229

LE MOUVEMENT ENVIRONNEMENTAL ET L'ÉMERGENCE DE L'AUTOMOBILE COMME SYMBOLE DE POLLUTION	229
4.1 D'une nouvelle sensibilité environnementale à l'émergence de la « nébuleuse écologique » au Québec	232
4.2 Manifestations locales du mouvement environnemental à Montréal.....	241
4.2.1 Lutte à la pollution: la <i>Society to Overcome Pollution</i> et la Société pour vaincre la pollution	244
4.2.2 Sauvegarde du patrimoine : Sauvons Montréal	252
4.2.3 Lutttes cyclistes : le Monde à bicyclette et la Fédération québécoise du cyclotourisme.....	255
4.2.4 Vision commune et coopération locale.....	263
4.2.5 Savoir hybride et légitimité des groupes environnementaux.....	263
4.3 L'automobile comme objet de critiques environnementales	269
4.3.1 L'auto : source de pollution atmosphérique et sonore.....	272
4.3.2 L'auto : agent destructeur de l'environnement urbain.....	277
Conclusion : L'automobile, de symbole de la prospérité à symbole de la dégradation de l'environnement ?.....	281
CHAPITRE V	285
NOUVEAUX MOUVEMENTS SOCIAUX, MOUVANCE CONTESTATAIRE ET LEUR INFLUENCE SUR LES CRITIQUES ENVIRONNEMENTALES DE L'AUTOMOBILE.....	285
5.1 Le mouvement environnemental et ses liens avec les autres mouvements sociaux	289
5.1.1 Environnement et contreculture.....	289
5.1.2 L'environnement et la jeunesse	292
5.1.3 Les femmes et l'environnement : du maternalisme à l'éco-féminisme..	295
5.1.4 Environnementalisme, mouvement ouvrier, syndicalisme et socialisme	303
5.1.5 Environnement et lutte nationale	310
5.1.6 « Pollution is whitey's bag » : limites à la convergence.....	312
5.2 Mobilisation autour des conséquences environnementales et sociales de l'automobile	315
5.2.1 L'auto: source d'inégalités sociales et environnementales.....	315

5.2.2 L'auto: source d'oppression des femmes	322
5.2.3 L'auto : symbole de la nature subversive du capitalisme	327
Conclusion.....	334
CHAPITRE VI.....	339
LE CONTRÔLE DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX DE L'AUTOMOBILE PAR LE RENFORCEMENT DE LA PARTICIPATION DÉMOCRATIQUE	339
6.1 Les solutions proposées par les groupes environnementaux.....	342
6.1.1 Critique de l'inaction des gouvernements et renforcement des législations	342
6.1.2 Le droit à un environnement sain comme droit de l'homme.....	347
6.1.3 Vers une ville nouvelle : des transports alternatifs et une meilleure planification urbaine	352
6.1.4 Les limites des solutions des groupes environnementaux	361
6.2 Politiser et se mobiliser face aux risques environnementaux de l'automobile ...	364
6.2.1 Pressions externes indirectes et actions publiques.....	367
6.2.2 Participation aux canaux politiques formels.....	368
6.2.3 Élargir le champ politique : démocratie participative et initiatives citoyennes	381
6.3 Vers une institutionnalisation des enjeux environnementaux.....	393
Conclusion.....	398
CHAPITRE VII	405
« L'AUTOROUTE EST-OUEST, C'EST PAS LE PROGRÈS! » LE PROJET D'AUTOROUTE EST- OUEST, L'ENVIRONNEMENT ET LA PARTICIPATION CITOYENNE.....	405
7.1 Une voie rapide d'est en ouest à Montréal.....	408
7.1.1 Premières oppositions	411
7.1.2 La mise en marche vers l'autoroute.....	413
7.2 Autoroute est-ouest : deux visions irréconciliables	416
7.2.1 La montée de l'opposition citoyenne.....	419
7.2.2 Différentes conceptions du progrès	422
7.3 « L'air de Montréal n'est-il pas assez vicié comme cela ? » : autoroute et inquiétudes environnementales	425
7.4 Autoroute, environnement et participation citoyenne.....	435

7.4.1 La montée de l'opposition citoyenne.....	436
7.4.2 L'opposition s'organise : la création du Front commun.....	441
7.4.3 Pour une Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest.....	443
Conclusion.....	450
CONCLUSION GÉNÉRALE	455
Bibliographie.....	466
1. Sources manuscrites	466
2. Sources imprimées	467
3. Études	470

LISTE DES CARTES ET FIGURES

Carte

Carte 7.1	Tracé définitif de l'autoroute est-ouest en juillet 1971	416
-----------	--	-----

Figures

Figure 2.1	Effectiveness diminished: The pollution bandwagon	141
Figure 2.2	Caricatures de John Collins	154
Figure 3.1	Fiche du film <i>Man : The Polluter</i>	211
Figure 4.1	Auto-destruction	276
Figure 4.2	Montréal – 1986	278
Figure 4.3	Publicité de la Société des transports de Montréal	284
Figure 5.1	Die-in rue Sainte-Catherine	321
Figure 5.2	The Hour of Worship	334
Figure 7.1	Mrs Campbell	425
Figure 7.2	Transcanadienne est-ouest	433
Figure 7.3	Non à l'autoroute	438
Figure 7.4	Le déblayage des opposants tire à sa fin	447
Figure 7.5	Graffitis sur la rue Greene	448
Figure 7.6	Manifestation contre l'autoroute	449

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1	Évolution du parc automobile montréalais	110
Tableau 2.2	Objectifs nationaux de qualité de l'air en 1971	137
Tableau 2.3	Évolution des normes d'émissions des automobiles au Canada et aux États-Unis (en gramme par mille)	140
Tableau 2.4	Normes canadiennes sur le contenu en plomb dans les essences	142

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AMàB	Archives du Monde à bicyclette
ANQQ	Archives nationales du Québec à Québec
AUC	Service de gestion des documents et des archives de l'Université Concordia
AUM	Archives de l'Université McGill
AVM	Archives de la Ville de Montréal
BAC	Bibliothèque et Archives Canada
BAnQ	Bibliothèque et Archives nationales du Québec
CSN	Confédération des syndicats nationaux
CSRS	Citizens for Social Responsibility in Science
CTCUM	Comité de transports de la Communauté urbaine de Montréal
CUM	Communauté urbaine de Montréal
BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
FQC	La Fédération québécoise du cyclotourisme
FRAP	Front d'action politique
FTQ	Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec
GASP	Group Against Smog and Pollution
GIEC	Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat
LQE	Loi sur la qualité de l'environnement
MàB	Le Monde à bicyclette
MCSA	Montreal Council of Social Agencies
NMS	Nouveaux mouvements sociaux
OMS	Organisation mondiale de la santé
PQ	Parti québécois
RCM	Rassemblement des citoyens de Montréal
STM	Société de transport de Montréal
STOP	Society to Overcome Pollution
STS	Science, technologie et société
SVP	Société pour vaincre la pollution
TMR	Théorie de la mobilisation des ressources
UQAM	Université du Québec à Montréal

RÉSUMÉ

Située à la croisée de l'histoire sociale, l'histoire environnementale et l'histoire de l'automobile, cette thèse de doctorat se penche sur les risques environnementaux de l'automobile à Montréal durant les *long sixties*. Elle cherche à comprendre comment et pourquoi l'automobile, un important symbole de prospérité et de progrès dans l'après-guerre, est devenue pour de nombreux Montréalais un risque pour la santé et l'environnement.

Dans un premier temps, cette thèse explore les façons dont divers acteurs sociaux aux intérêts variés, incluant les experts, l'État, les citoyens, le mouvement environnemental et les mouvements sociaux en général, ont contribué à identifier les risques environnementaux de l'automobile en se basant sur différents savoirs. En montrant comment la conception de ces risques et des façons de les contrôler varie d'un groupe social à un autre, en fonction de leurs valeurs et contraintes, nous soulignons leur nature socialement construite. À cet égard, cette thèse se réfère à la théorie culturelle du risque élaborée par Mary Douglas. Dans un deuxième temps, elle met à profit la théorie des nouveaux mouvements sociaux afin de comprendre la nature de la politisation et de la mobilisation à l'égard des risques environnementaux de l'automobile dans le contexte de la mouvance contestataire caractérisant Montréal et la scène internationale plus largement.

Les experts fonctionnaires ont d'abord participé à la construction d'un savoir scientifique leur permettant de définir ce risque et de formuler l'idée que le monoxyde de carbone est présent en quantité suffisante dans la ville pour causer des intoxications. Ce savoir scientifique et technique, qui s'accompagne d'une autorité privilégiée dans la société, participe ainsi à légitimer l'idée que la pollution automobile représente un risque. Ces experts véhiculent toutefois une conception étroite de ce risque, qui se concentre sur la pollution de l'air et ne remet pas en cause les forces sociales, politiques et économiques qui permettent cette pollution. Ils se tournent également vers des solutions de nature technique ou technologique, et cherchent peu à politiser ces risques. Ces experts n'ont toutefois qu'une influence mitigée sur les gouvernements les employant, qui, pour leur part, ne priorisent pas ce risque.

Les experts extragouvernementaux, issus essentiellement du monde universitaire, utilisent quant à eux leur statut d'expert afin de s'imposer dans le débat public et de

présenter leur propre vision des risques de la pollution automobile, beaucoup plus alarmiste que celle présentée par les fonctionnaires. Afin de gérer ces risques, ils suggèrent d'abord une réflexivité accrue face aux processus de modernisation à leur source et proposent de mieux instruire la population. Ultimement, ils veulent inciter les citoyens à s'engager davantage, car ces derniers représentent selon eux la seule force politique capable d'influencer les gouvernements. Dès lors, ces experts amorcent une politisation de ces risques.

Le troisième groupe social qui contribue à la construction de ces risques est formé d'associations fondées dans la foulée de l'émergence du mouvement environnemental, dont la Société pour vaincre la pollution (SVP), la Society to Overcome Pollution (STOP), Sauvons Montréal, le Monde à bicyclette (MàB) et la Fédération québécoise du cyclotourisme (FQC). Contrairement aux experts fonctionnaires et extragouvernementaux, les groupes environnementaux légitiment leur présence sur la scène publique et leurs discours par le savoir hybride qu'ils détiennent, basé à la fois sur certaines données empruntées aux experts, sur leurs propres études scientifiques et sur leur connaissance intime de l'environnement montréalais. Les critiques que ces associations adressent à l'automobile reflètent les premières préoccupations du mouvement environnemental et concernent essentiellement sa contribution à la pollution de l'air et la destruction de l'environnement urbain qu'elle provoque.

Cette thèse montre que ces associations environnementales sont également profondément influencées par la mouvance contestataire marquant la scène montréalaise et internationale. Ce faisant, elles ont articulé leurs critiques de l'impact environnemental de l'automobile aux préoccupations de plusieurs autres mouvements sociaux, comme la contreculture, les mouvements de femmes, le mouvement syndical, le socialisme et d'autres mouvements citoyens concernés par la qualité de vie urbaine. Ces critiques s'accompagnent ainsi d'une forte résonance sociale, en dénonçant l'automobile pour les injustices qu'elle renforce, parce qu'elle est un objet d'oppression des femmes et parce qu'elle représente un symbole des abus du capitalisme. Le contexte contestataire des années 1960 et 1970 influence également les stratégies de ces organisations afin de se mobiliser et de politiser ces risques. À l'instar des associations issues d'autres mouvements sociaux, ces groupes ont insisté sur le besoin de renforcer la participation démocratique des citoyens aux processus décisionnels.

Finalement cette thèse aborde également la controverse provoquée par la construction de l'autoroute est-ouest en 1970-1970 à Montréal. Cette étude de cas nous permet d'illustrer plusieurs observations et conclusions formulées dans notre thèse. Elle permet ainsi de voir qu'au tournant des années 1970, l'automobile en vient à être perçue comme un risque social et environnemental et que plusieurs acteurs sociaux

ont considéré la participation démocratique des citoyens comme étant la principale solution face à ces risques.

MOTS CLÉS : automobile, risques, savoir, expertise, pollution, mouvement environnemental, mouvements sociaux, culture politique, Montréal, *long sixties*.

INTRODUCTION

En 2013, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) annonce qu'après avoir été reconnue comme une cause de maladies respiratoires et cardiaques, la pollution atmosphérique extérieure, notamment celle causée par le gaz d'échappement des voitures, est un cancérigène avéré pour l'être humain¹. Un an plus tard, en 2014, le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC), qui rassemble des centaines de scientifiques et d'experts de tous les pays de l'ONU, publie un rapport constituant la plus importante synthèse scientifique sur le climat réalisée à ce jour. Ce rapport souligne l'urgence de réduire radicalement les émissions à effet de serre afin de limiter les conséquences dramatiques du réchauffement climatique². Sans grandes surprises, la forte dépendance aux automobiles des pays industrialisés ainsi que le type de développement urbain qui lui est inhérent sont désignés comme un des facteurs participant à accélérer ce réchauffement climatique.

Ces conclusions scientifiques portant sur l'impact dommageable de l'automobile pour l'environnement et la santé ne constituent pas en soi de grandes nouvelles de nos jours. Les conséquences néfastes de l'automobile sont en effet connues et généralement reconnues depuis plusieurs années. Or, il n'en a pas toujours été ainsi. Notre thèse se penche sur le premier moment fort dans la conscientisation, la politisation et la mobilisation à l'égard des risques environnementaux de l'automobile

¹ « La pollution de l'air est "cancérigène", selon l'OMS », *Le Monde*, 17 octobre 2013, http://www.lemonde.fr/planete/article/2013/10/17/la-pollution-de-l-air-exterieur-est-cancerigene-pour-l-oms_3497663_3244.html (Consulté en ligne le 22 juin 2017).

² Alexandre Shields, « Climat : le monde s'éloigne de la solution », *Le Devoir*, 14 avril 2014, <http://www.ledevoir.com/environnement/actualites-sur-l-environnement/405490/climat-le-monde-s-eloigne-de-la-solution> (Consulté en ligne le 22 juin 2017).

à Montréal. Nous situons ce moment, désigné par James Flink comme étant l'« Automobile Consciousness III »³ et caractérisé par une prise de conscience progressive des effets indésirables de l'automobile, à partir de la toute fin des années 1950 et surtout durant les deux décennies suivantes. De plus en plus de critiques soulignent alors la pollution – à la fois atmosphérique, sonore et visuelle – engendrée par le nombre toujours croissant d'automobiles dans les villes. Au-delà de la fumée parfois noire que les tuyaux d'échappement écoulent dans l'air, une corrélation de plus en plus certaine s'établit également entre ces émissions automobiles, l'épais smog photochimique qui enveloppe parfois les milieux urbains et la hausse de la fréquence de différents troubles de la santé chez les populations urbaines.

Bien que le discours critique et les mobilisations à l'égard des risques environnementaux de l'automobile restent marginaux et ne deviennent jamais un mouvement de masse durant la période étudiée, ils n'en constituent pas moins une nouveauté à cette époque. Ce discours se pose alors en forte rupture par rapport aux perceptions dominantes de l'automobile jusqu'alors et questionne l'ordre établi. En effet, bien plus qu'un simple bien de consommation ou moyen de locomotion, l'automobile était jusqu'alors, et ce depuis les premières décennies du XX^e siècle, une partie intégrante de la vie nord-américaine en incarnant matériellement des valeurs importantes dans la société, comme l'individualisme et la mobilité⁴. Cette tendance se confirme dans la décennie d'après-guerre, de 1945 à 1955, alors que l'industrie de l'automobile connaît un véritable âge d'or⁵. Au Canada, les immatriculations de

³ Selon Flink, cette troisième phase dans la relation des Américains avec les voitures survient après la conversion de masse de la société à l'automobilité durant la première décennie d'après-guerre. Voir James Flink, « Three Stages of American Automobile Consciousness », *American Quarterly*, vol. 24, no 4 (1972), p. 452. Pour un exemple de critique précoce de la place de l'automobile dans la société, voir John Keats, *The Insolent Chariots*, New York, Crest Books, 1958, p. 9-10.

⁴ Flink, « Three Stages of American Automobile Consciousness », p. 455.

⁵ *Ibid.*, p. 451-473; Douglas Owsam, *Born at the Right Time : A History of the Baby Boom Generation*, Toronto, University of Toronto Press, 1996; Lizabeth Cohen, *A Consumer's Republic: the Politics of Mass Consumption in Postwar America*, New York, Vintage Books, 2004; Tom McCarthy, *Auto Mania : Cars, Consumers and the Environment*, New Haven, Yale University Press, 2007; Steve

véhicules doublent entre 1946 et 1952, dépassant le rythme de l'accroissement de la population durant cette période⁶. Cette popularité de la voiture privée perdure bien au-delà de cet âge d'or. D'une voiture pour sept Canadiens en 1941, ce ratio grimpe à une pour cinq Canadiens 10 ans plus tard, puis à une pour 3,3 en 1961 et une pour 2,4 en 1971⁷.

Plusieurs facteurs expliquent cette popularité généralisée de l'automobile dans l'après-guerre. Mentionnons la période de prospérité sans précédent que représentent les Trente glorieuses, qui permet notamment l'accès à la propriété. Dans le contexte du boom démographique que connaît l'Occident, un grand nombre de familles décide alors d'acquérir une maison en banlieue. Les banlieues de la région métropolitaine de Montréal connaissent ainsi, durant les années 1950, 1960 et 1970, une expansion substantielle, ce qui favorise l'étalement urbain ainsi que la construction d'infrastructures routières⁸. À Montréal comme dans d'autres villes nord-américaines, l'engouement pour l'automobile privée se mesure également à l'aune d'importantes transformations urbaines, toute la ville étant repensée en fonction des automobiles et afin d'accommoder leur nombre sans précédent. Dans ce contexte, l'automobile n'est plus uniquement un bien de consommation désiré; elle devient un produit nécessaire pour se déplacer, ce qui consolide davantage sa domination dans les villes.

Penfold, « Selling by the Carload: The Early Years of Fast Food in Canada », dans Magda Fahrni et Robert Rutherford (dir.), *Creating Postwar Canada: Community, Diversity and Dissent, 1945-75*, Vancouver, UBC Press, 2008, p. 162-189 ; Dimitry Anastakis, « A 'War on Pollution'? Canadian Responses to the Automotive Emissions Problem, 1970-1980 », *The Canadian Historical Review*, vol. 90, no 1 (mars 2009), p. 99-136.

⁶ Penfold, « Selling by the Carload », p. 167.

⁷ Steve Penfold, « "Are we to go literally to the hot dogs ? " : Parking Lots, Drive-ins, and the Critique of Progress in Toronto's Suburbs, 1965-1975 », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 33, no 1 (automne 2004), p. 9.

⁸ Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992, chapitres 18-19. Voir également l'article d'Harold Bérubé, « Vendre la banlieue aux Montréalais, 1950-1970 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 71, no 1-2 (été-automne 2017), p. 83-112.

Ainsi, le questionnement général à l'origine de cette thèse peut se résumer de cette façon: comment et pourquoi l'automobile, un important symbole de prospérité dans l'après-guerre, est-elle devenue un risque pour la santé et l'environnement aux yeux de plusieurs citoyens montréalais ? Nous cherchons à comprendre la façon dont divers groupes d'acteurs sociaux aux intérêts et objectifs variés, incluant les experts, l'État, les citoyens, le mouvement environnemental et les mouvements sociaux en général, ont contribué à ériger les risques environnementaux de l'automobile en un enjeu politique important. Cette thèse démontre d'abord que plusieurs experts provenant de la fonction publique et du monde universitaire ont participé à légitimer l'idée que la pollution automobile représente un risque. Dans un deuxième temps, elle postule que malgré cette contribution des experts, ce sont surtout les groupes environnementaux qui ont amené les risques de la pollution automobile sur la scène publique et qui leur ont donné leur dimension politique.

Cette thèse s'appuie sur deux cadres conceptuels afin d'élaborer une réponse à cette problématique centrale. Dans un premier temps, nous nous référons à différentes théories sur le risque afin de comprendre les forces sociales et les rapports de pouvoir à l'œuvre dans la construction des risques de l'automobile. Nous nous penchons notamment sur différents types d'experts et sur des groupes environnementaux ayant tous participé à l'élaboration de nouveaux savoirs permettant d'identifier et de définir ces risques. En montrant comment la conception de ces risques varie d'un groupe social à un autre, selon leurs rationalités, objectifs, valeurs, contraintes et position dans la société, ce cadre théorique nous permet de souligner leur nature culturellement et socialement construite. Il contribue par ailleurs à approfondir la compréhension de ces groupes sociaux, en dévoilant la façon dont ils se définissent eux-mêmes et dont ils appréhendent l'avenir. Ensuite, notre thèse s'appuie sur le cadre conceptuel des nouveaux mouvements sociaux. Le recours à cette théorie permettra de mieux comprendre la nature de la contestation et de la politisation des

risques environnementaux de l'automobile dans un contexte marqué par la présence de plusieurs mouvements sociaux sur les scènes internationale et locale.

Cette thèse contribue d'abord à l'histoire sociale de Montréal, en examinant les forces sociales qui ont présidé au lent processus de changement de statut de l'automobile et à la construction des risques environnementaux qui lui sont associés. Elle enrichit l'histoire des mouvements sociaux des *long sixties* à Montréal en y insérant une analyse du mouvement environnemental et des groupes environnementaux, des acteurs qui ont souvent été ignorés dans le récit dominant de cette période jusqu'à maintenant, qui s'est largement intéressé au nationalisme, à la jeunesse et à l'agitation étudiante⁹. En empruntant une démarche multiscalaire, elle expose également leur appartenance à la mouvance contestataire aux échelles locale et globale. Notre thèse contribue par ailleurs à mieux comprendre le contexte historique distinctif du Montréal des *long sixties*, en montrant la manière dont certains facteurs locaux, comme le déficit démocratique sous l'administration centralisée, voire autoritaire du maire Jean Drapeau, ont favorisé l'émergence d'une culture de contestation générale.

Le savoir, de même que l'expertise, la légitimité et l'autorité qui en découlent sont également des thèmes centraux à notre thèse. Nous montrons d'abord comment les experts de la fonction publique ont participé à l'élaboration d'un savoir scientifique et institutionnel permettant d'identifier et de chiffrer les risques environnementaux de l'automobile. Ce savoir a par la suite servi à légitimer la construction de ces risques aux yeux d'une partie de la population. Parallèlement, notre thèse examine la manière dont quelques experts extragouvernementaux, se réclamant de l'autorité découlant de leur statut d'expert, interviennent sur la scène publique et présentent un discours crédible sur la pollution automobile qui s'éloigne considérablement de celui des

⁹ Les travaux du sociologue Jean-Guy Vaillancourt, qui ont entre autres mis en lumière l'apport du mouvement environnemental aux courants contreculturel et anti-guerre québécois, font toutefois exception à cette tendance. Voir notamment Jean-Guy Vaillancourt, « Le mouvement vert québécois : entre l'écologie et l'écologisme », *Possibles*, no 9 (1985), p. 35-47.

experts fonctionnaires. Ce faisant, nous montrons que l'expertise au sujet des risques environnementaux de l'automobile est loin de se présenter sous une seule figure à Montréal. Notre thèse montre également comment les citoyens ont proposé leur propre conception de ces risques environnementaux de l'automobile en s'appuyant sur un savoir hybride, ancré à la fois dans l'autorité de la science et dans leurs connaissances tirées de leur expérience quotidienne de l'environnement montréalais. En revendiquant des mécanismes de participation démocratique, ils ont par ailleurs tenté de légitimer leur savoir local et de l'opposer aux connaissances scientifiques et institutionnelles détenues par les fonctionnaires.

L'historiographie québécoise s'est peu intéressée à l'histoire de l'automobile, et tout particulièrement à l'histoire sociale, culturelle et environnementale de l'automobile. Cette thèse éclaire ainsi un pan méconnu de cette histoire, soit la façon dont cette technologie est graduellement considérée comme un risque majeur pour la santé et l'environnement durant les *long sixties*.

Structure de la thèse

Notre thèse comporte sept chapitres. Le premier en constitue la base méthodologique. Nous y présentons dans un premier temps les différents champs historiographiques qui ont informé nos recherches. Nous abordons par la suite la problématique et les différents questionnements à la base de notre thèse, de même que les cadres conceptuels qui nous ont aidée à formuler nos hypothèses de recherche. La dernière partie est consacrée aux sources utilisées et à la méthode adoptée pour les exploiter. Ce corpus de sources est essentiellement constitué d'archives gouvernementales, d'articles de journaux et de publications des experts et groupes environnementaux.

Le chapitre II est consacré au rôle des experts de la fonction publique, surtout ceux de Montréal, dans l'identification et la construction du risque environnemental de l'automobile. Ce chapitre se concentre dans un premier temps sur la manière dont ils ont participé à cette identification, en documentant la construction d'un savoir scientifique sur la pollution automobile. Il aborde ensuite les particularités de leur vision de ces risques, fortement teintée par leur contexte de travail. Le chapitre se conclut sur l'influence mitigée de ces experts au sein des gouvernements, qui ne s'engagent pas dans une stratégie de lutte contre ce risque.

Le chapitre III se penche sur les experts travaillant à l'extérieur des gouvernements, que nous rattachons à l'émergence d'une « nouvelle » figure experte sur la scène internationale, et leur implication dans le débat public sur l'impact environnemental de l'automobile. Contrairement aux experts du chapitre précédent, ces experts présentent une perception plus alarmiste de ces risques. En se concentrant sur la réflexivité des experts, sur l'importance de l'éducation des citoyens, et sur le besoin de mécanismes politiques favorisant la participation de ces citoyens aux processus décisionnels, les solutions que ces experts proposent amorcent une politisation de ces risques.

Le quatrième chapitre tente de cerner l'impact de la montée du mouvement environnemental sur la conscientisation à l'égard des risques de la pollution automobile. Nous présentons d'abord ces cinq associations, qui partagent une conception similaire de ces risques et de l'environnement, et la manière dont elles légitiment leur présence sur la scène publique. Nous analysons par la suite les critiques qu'elles adressent à l'automobile, dont sa responsabilité dans la dégradation de la qualité de l'air et dans la destruction de la ville, qui reflètent largement les nouvelles inquiétudes collectives en matière d'environnement.

Le cinquième chapitre démontre que les groupes environnementaux à Montréal sont loin d'évoluer en vase clos et qu'ils sont fortement influencés par ce qui se passe au même moment sur la scène publique internationale et locale. Dans un premier temps, nous examinons les liens et les tentatives de rapprochement entre les groupes environnementaux et plusieurs autres associations issues d'autres mouvements sociaux. Nous examinons par la suite comment l'interpénétration des thèmes et valeurs promues par ces mouvements a influencé la conception de l'environnement et des risques de l'automobile véhiculés. En s'articulant à des enjeux tels que les inégalités sociales, l'oppression des femmes et la remise en question plus large du modèle économique capitaliste et du système politique, ils acquièrent une forte dimension sociale et politique, ce qui rappelle leur nature socialement construite.

Le chapitre VI se concentre sur les façons dont les groupes environnementaux tentent de légitimer leur vision des risques et les solutions qu'ils privilégient. Nous verrons d'abord qu'ils réclament davantage d'action de la part des gouvernements, ainsi qu'une meilleure protection légale des citoyens contre un tel type de risque environnemental. Au-delà de ces solutions, toutefois, ils cherchent surtout à réduire ces risques en repensant les pratiques quotidiennes en matière de transport et de planification urbaine. Dans un deuxième temps, nous verrons que la mobilisation de ces groupes passe surtout par une prise de parole citoyenne. Cette parole remet en question le statu quo politique concernant les risques de l'automobile et politise ces derniers en cherchant à en faire de véritables enjeux de société. Devant les entraves à leur prise de parole, ils réclament une plus grande participation des citoyens dans les processus décisionnels; le seul moyen, selon eux, de faire contrepoids aux gouvernements ainsi que de remettre en question les structures sociales, politiques et économiques qui favorisent la pollution automobile.

Le dernier chapitre porte sur la controverse suscitée par le projet d'autoroute est-ouest à Montréal en 1970-1971. Cette étude de cas nous permet d'illustrer plusieurs

observations et conclusions qui parsèment notre thèse dont celle, centrale, que l'automobile en vient à être considérée par plusieurs Montréalais comme un risque social et environnemental durant les *long sixties*. Cette controverse permet également de souligner que la participation démocratique est la principale solution promue par les citoyens face à ces risques. En effet, dans le cas de la controverse contre l'autoroute, plusieurs citoyens montréalais dénoncent l'absence de mécanisme de participation démocratique permettant aux citoyens de s'exprimer sur des projets entraînant la reconfiguration, voire la destruction de leur environnement. Pour pallier ce manque, ils mettent en place des initiatives citoyennes, dont la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest, et revendiquent le droit d'être consultés dans l'élaboration des politiques publiques en matière d'environnement.

CHAPITRE I

HISTORIOGRAPHIE, PROBLÉMATIQUE, SOURCES ET MÉTHODE

Cette thèse constitue une étude de la construction des risques environnementaux de l'automobile, du rôle qu'y jouent différentes forces sociales et des mobilisations qu'entraînent ces risques. Le bilan historiographique qui suit aborde plusieurs sujets gravitant autour de deux thèmes centraux : les savoirs et les mobilisations.

Partant du postulat que la pollution automobile est d'abord perceptible par le savoir avant d'être l'objet de mobilisations, nous amorçons cette étude avec une exploration de l'historiographie consacrée au savoir. Plutôt que d'aligner notre étude sur une seule perspective, nous proposons dans notre thèse de combiner différentes approches sur le savoir. L'utilisation de ces approches nous permet de mieux démontrer les conceptions variées des risques environnementaux de l'automobile ayant coexisté à Montréal et la manière dont différents acteurs ont tenté de les légitimer, une question qui est au cœur de notre problématique. Le savoir est également central à notre utilisation du concept de pollution. Plusieurs chercheurs ont expliqué la pollution comme une construction culturelle, qui varie dans le temps et dans l'espace en fonction de différents facteurs. Bien que nous souscrivions à cette définition culturelle, notre étude nous incite à souligner plus particulièrement l'importance du rôle que jouent les savoirs – tant scientifique que local – dans la perception de la pollution.

Notre bilan s'attarde par la suite sur l'abondante historiographie documentant les phénomènes de mobilisations durant les années 1960 et 1970. Nous aborderons d'abord l'automobile en tant qu'objet contesté. Même si les impacts environnementaux de l'automobile ont rarement été traités dans l'historiographie, nous inscrivons néanmoins notre thèse dans une série d'études qui visent à démontrer que la technologie automobile, par ses impacts sociaux et urbains, a toujours suscité de nombreuses critiques. Ce bilan aborde ensuite le mouvement environnemental, très peu traité dans l'historiographie. Il remet en question les caractéristiques qui lui sont traditionnellement associées et pose la question de son inscription dans un contexte plus large, caractérisé par la contestation et les mouvements sociaux. Ce contexte est par la suite abordé. Contrairement aux ouvrages qui mettent l'accent uniquement sur certains mouvements et quelques années d'agitation plus intense, il sera question de plusieurs études récentes, qui démontrent que la contestation et la remise en question de l'ordre établi durant cette époque s'étendent à plusieurs secteurs et englobent une variété d'expériences. Cette partie comprend également une réflexion sur l'utilité et les limites du concept des *long sixties* pour notre thèse, généralement utilisé afin de conceptualiser de grandes tendances historiques qui débordent des années et de l'agitation généralement associées aux *sixties*.

À notre analyse de ce bilan historiographique s'ajoute la présentation de notre problématique, déclinée en deux volets. Dans un premier temps, celle-ci porte sur la construction des risques environnementaux de l'automobile. Ce premier volet est éclairé par les théories sur le risque, notamment la théorie culturelle proposée par Mary Douglas. Ensuite, nous nous questionnons sur la nature de la mobilisation face aux risques de la pollution automobile, que nous analyserons en recourant notamment à la théorie des nouveaux mouvements sociaux. Nous présenterons par la suite nos sources et la méthode empruntée pour les analyser. Ces sources comprennent principalement des journaux montréalais, des archives gouvernementales et

institutionnelles et de nombreuses publications de certains experts et groupes environnementaux au cœur de notre thèse.

1.1 Historiographie

1.1.1 Savoirs

En accordant une attention particulière aux différents savoirs qui participent, parfois de manière complémentaire et parfois de manière plus conflictuelle, au lent processus de construction des risques environnementaux de l'automobile, notre thèse contribue d'abord au champ d'études consacrées au développement des savoirs et à l'expertise.

Depuis les années 1960, le savoir est pensé par plusieurs chercheurs, Michel Foucault et Pierre Bourdieu en tête, comme pouvant servir d'outil de légitimation du pouvoir des classes sociales dominantes¹⁰. Dans cette perspective, qui est longtemps demeurée marginale, les processus de construction du savoir à la base de la science moderne ne seraient pas neutres, mais plutôt façonnés par les valeurs et objectifs des élites dans le but de renforcer leur pouvoir sur la population. Ce savoir aurait contribué à marginaliser d'autres types de savoirs ainsi qu'à favoriser l'émergence de nouvelles figures d'autorité dans la société, notamment les experts et les fonctionnaires.

Au Québec et au Canada, les liens entre les concepts de savoir et de pouvoir au XX^e siècle ont souvent été étudiés sous l'angle de l'expertise professionnelle et scientifique et de l'autorité découlant de cette expertise. Plusieurs chercheurs ont en

¹⁰ Voir notamment Michel Foucault, *Les mots et les choses ; une archéologie des sciences humaines*, Paris Gallimard, 1966; *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969 et Pierre Bourdieu, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, éditions de Minuit, 1979.

effet étudié la manière dont certains groupes se sont appuyés sur leurs savoirs et compétences afin de se définir comme des experts, de se présenter comme étant les seuls détenteurs de ce savoir et d'amorcer un processus de légitimation qui devait assurer leur autorité dans l'espace public. Amélie Bourbeau a ainsi démontré comment le visage public de l'assistance s'est transformé durant le XX^e siècle à Montréal sous l'impulsion d'hommes d'affaires, en passant des mains de réseaux de charité traditionnels et largement féminins à une organisation bureaucratique principalement dirigée par de nouveaux professionnels masculins, les travailleurs sociaux¹¹. Douglas Owram a pour sa part examiné la manière dont de nombreux intellectuels éduqués appartenant à la même génération ont invoqué leur savoir, leur statut d'experts et leurs compétences professionnelles afin d'investir la fonction publique et la bureaucratie fédérale comme voie d'accès privilégiée au pouvoir politique¹².

L'autorité associée au savoir scientifique et professionnel est encore mieux illustrée par les études ayant comme objet les psychologues et surtout les médecins, qui ont bien montré la manière dont ces groupes de professionnels ont invoqué leur expertise afin d'asseoir leur autorité sur les familles. Denyse Baillargeon, Cynthia Comacchio et Mona Gleason, par exemple, ont documenté le cas de la « médicalisation de la maternité » ainsi que les efforts des experts afin de surveiller et de discipliner les parents et surtout les mères, fréquemment jugées ignorantes ou incapables d'élever leurs enfants¹³. En empruntant notamment une perspective genrée, ces études ont

¹¹ Amélie Bourbeau, *Techniciens de l'organisation sociale, La réorganisation de l'assistance catholique privée à Montréal (1930-1974)*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2015.

¹² Douglas Owram, *The Government Generation. Canadian Intellectuals and the State, 1900-1945*, Toronto, University of Toronto Press, 1986. Sur l'expertise professionnelle et la fonction publique fédérale, voir aussi J.L. Granatstein, *The Ottawa Men: The Civil Service Mandarins, 1935-1957*, Oxford University Press, 1982.

¹³ Cynthia Comacchio, « *Nations are Built of Babies* » : *Saving Ontario's Mothers and Children, 1900-1940*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1993 ; Mona Gleason, *Normalizing the Ideal. Psychology, Schooling, and the Family in Postwar Canada*, Toronto,

toutes cherché à souligner le ton autoritaire et arrogant des experts, ainsi que leurs prétentions paternalistes d'être les mieux placés afin d'évaluer le bien-être de la société, une capacité que leur statut d'expert leur conférait.

Dans l'après-guerre, plusieurs historiens ont identifié la science et la technologie comme le socle sur lequel reposent dorénavant les savoirs officiels. Ainsi, Stephen Bocking utilise le terme « l'autorité de la science » pour décrire la base d'un contrat social qui persisterait depuis les années 1940, selon lequel seule la science pourrait générer un savoir crédible et objectif, et donc légitime¹⁴. De manière similaire, la haute modernité, ainsi que les mégaprojets et la bureaucratie qui la caractérisent, a également été considérée comme un contexte favorable à la domination de types de savoirs et d'expertise « officiels », souvent détenus par le gouvernement et découlant des professions liées à la science, au génie et à l'urbanisme¹⁵. Par ailleurs, selon l'historien Christopher Dummitt, la figure experte de l'après-guerre, à la fois masculine, logique, technocratique et autoritaire, incarne parfaitement la modernité et la foi en la science et la technologie typique de cette période¹⁶. Dans son ouvrage *Seeing Like a State : How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, James C. Scott articule quant à lui son argument principal autour de la notion de *high modernism*, un type de développement basé, au XX^e siècle, sur les promesses et bénéfiques que peuvent apporter le progrès technique et scientifique dans toutes les

University of Toronto Press, 1999; Denyse Baillargeon, *Un Québec en mal d'enfants. La médicalisation de la maternité, 1910-1970*, Montréal, les éditions du remue-ménage, 2004 ; Denyse Baillargeon, « We Admire Modern Parents. The École des Parents du Québec and the Postwar Québec Family, 1940-1949 », dans Michael Gauvreau and Nancy Christie (dir.), *Cultures of Citizenship in Post-War Canada, 1940-1955*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2003, p. 239-276.

¹⁴ Stephen Bocking, *Nature's Experts. Science, Politics and the Environment*, New Jersey, Rutgers University Press, 2004, p. 16-19.

¹⁵ James C. Scott, *Seeing Like a State : How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, New Haven, Yale University Press, 1998; Christopher Dummitt, *The Manly Modern : Masculinity in Postwar Canada*, Vancouver, UBC Press, 2007.

¹⁶ Dummitt, *The Manly Modern*.

sphères de l'activité humaine¹⁷. Inhérents à ce *high modernism*, les experts qui sont au centre de l'analyse de Scott présentent tous des caractéristiques communes : une foi aveugle dans le progrès linéaire que permettent le savoir scientifique et de la technologie, l'aspiration à la gestion administrative et rationnelle de la nature et de la société, la suprématie de l'expertise scientifique et une valorisation de la notion d'efficacité¹⁸. Plusieurs de ces études soulignent ainsi le ton autoritaire des experts, ainsi que l'importance de la science et de la technologie dans la définition même de l'expertise et dans la production de savoirs officiels dans la période suivant la Deuxième Guerre mondiale.

Or, se concentrer uniquement sur les processus de légitimation des savoirs officiels, sur l'émergence de figures expertes et sur l'autorité qui en découle en empruntant une perspective institutionnelle ou « top down » ne permet pas toujours de voir de quelle manière ces processus et savoirs rencontrent parfois de la résistance dans la population. En effet, plusieurs chercheurs en histoire sociale ont démontré comment la hiérarchisation des savoirs et l'établissement de nouvelles figures d'autorité ont souvent été contestés et opposés au sein des populations locales. Denyse Baillargeon souligne ainsi que malgré l'autorité des médecins, les mères de famille ont parfois eu tendance à faire abstraction des conseils des médecins afin de se fier à leurs propres connaissances. Les ouvrages d'Owram et de Granatstein font quant à eux état d'une certaine méfiance qui s'installe à l'égard de la bureaucratie canadienne et des fonctionnaires dans les années 1950 et 1960. Ce qui est remis en question, c'est la légitimité d'un appareil bureaucratique toujours plus vaste et dépersonnalisé ainsi que celle des fonctionnaires « invisibles », non responsables devant les élus¹⁹. Les travaux de Carstairs et de Dummitt soulignent également que la méfiance envers la science, la technologie et les experts, malgré leur statut de savoirs officiels et de figures

¹⁷ Scott, *Seeing Like a State*, p. 89-90 et 96.

¹⁸ Scott, *Seeing Like a State*, introduction et chap. 3.

¹⁹ Granatstein, *The Ottawa Men* et Owram, *The Government Generation*.

d'autorité, est une attitude plus répandue qu'on ne le croit dès la fin des années 1950. Selon eux, cette remise en question s'accroît considérablement dans les années 1960 et 1970 à mesure que se renforce le pouvoir de la société civile²⁰. Ce faisant, certains citoyens embrassent une vision alternative de la modernité qui remet en question les bienfaits associés à une recherche effrénée du progrès et qui se montre plus sensible aux conséquences environnementales néfastes des avancées technologiques. Cette opposition entre le savoir officiel des experts et la méfiance qu'il suscite dans la population est notamment exposée par Catherine Carstairs et Rachel Elder, dans un article où elles montrent comment les opposants à la fluoruration de l'eau au Canada croyaient en la pertinence de critiquer les conclusions des études scientifiques et pensaient que certaines industries, instances gouvernementales ou organisations médicales pouvaient biaiser le résultat de ces études. Ces voix citoyennes s'opposaient alors à celles des experts, qui argumentaient que seuls eux pouvaient interpréter les études et décider objectivement des décisions à prendre dans la poursuite du bien public²¹.

D'autres historiens ont plutôt focalisé leur attention sur la cohabitation ou les oppositions entre l'expertise scientifique et d'autres types de savoirs, comme les savoirs locaux ou marginaux issus de connaissances tacites ou traditionnelles. Paul Nadasdy, par exemple, s'est intéressé aux processus de production et de légitimation de savoirs marginaux liés aux revendications des peuples autochtones afin de faire valoir leurs droits²². De leur côté, Tina Loo et Meg Stanley ont souligné la

²⁰ Catherine Carstairs et Rachel Elder, « Expertise, Health, and Popular Opinion : Debating Water Fluoridation, 1945-1980 », *The Canadian Historical Review*, vol. 89, no 3, (septembre 2008), p. 345-371 ; Catherine Carstairs, « Cities Without Cavities : Democracy, Risk and Public Health », *Journal of Canadian Studies/Revue d'études canadiennes*, vol. 44, no 2 (printemps 2010), p. 146-170; Catherine Carstairs, « Food, Fear, and the Environment in the Long Sixties », dans Lara Campbell, Dominique Clément et Gregory S. Kealey (dir.), *Debating Dissent. Canada and the Sixties*, Toronto, University of Toronto Press, 2012 p. 29-45; Dummitt, *The Manly Modern*.

²¹ Carstairs et Elder, « Expertise, Health, and Popular Opinion ».

²² Paul Nadasdy, *Hunters and Bureaucrats : Power, Knowledge, and Aboriginal-State Relations in the Southwest Yukon*, Vancouver, UBC Press, 2003.

perméabilité des frontières entre différents types de savoirs en explorant le développement d'un type de savoir hybride qu'elles nomment le « high modernist local knowledge » chez certains agents de la modernité qui travaillaient sur les grands barrages hydro-électriques, comme les ingénieurs. Ce savoir, avancent Loo et Stanley, découlait autant de connaissances techniques et technologiques liées à la haute modernité que d'une profonde connaissance de l'environnement local ainsi que d'un « working knowledge » tacite issu des expériences passées et nourri de l'instinct de ces professionnels²³.

Quels sont les savoirs ayant participé à la construction des risques environnementaux de l'automobile ? Par qui sont-ils incarnés ? Comment sont-ils construits et légitimés ? Quelle réalité sociale reflètent-ils ? Quels rôles jouent-ils dans les différentes conceptions des risques environnementaux de l'automobile ? Est-ce que plusieurs formes de savoirs coexistent ou même s'affrontent dans la définition de ces risques ? Dans le cadre de notre thèse, nous proposons de combiner les différentes approches au savoir évoquées plus haut afin de mieux appréhender les processus de construction des risques environnementaux de l'automobile. Dans un premier temps, nous inscrivons nos recherches dans le corpus d'études consacrées à l'analyse des processus de création et de légitimation des savoirs officiels et institutionnels. En effet, nous verrons comment les experts de la fonction publique ont participé à la construction d'un savoir ancré dans la science et la technologie, entre autres par le biais de postes d'échantillonnage de l'air, de la compilation de statistiques et de l'établissement de normes d'émission de polluants, ce qui a permis d'identifier et de chiffrer les risques de la pollution automobile. Nos recherches viennent ainsi confirmer les conclusions de plusieurs études qui reconnaissent le rôle crucial assumé par les experts en matière d'environnement, à la fois dans la formation de l'opinion

²³ Tina Loo et Meg Stanley, « An Environmental History of Progress : Damming the peace and Columbia Rivers », *The Canadian Historical Review/Revue historique du Canada*, vol. 92, no 3 (septembre 2011), p. 404-406.

publique et dans le conseil des autorités, et qui insistent sur l'importance d'étudier leurs discours et stratégies²⁴. Nous postulons que ce savoir « officiel », incarné par des experts fonctionnaires et ancré dans l'autorité de la science, a servi à légitimer l'idée que ces risques seraient bien réels, tant aux yeux de ces experts que d'une partie de la population. Nous avançons également que ce savoir a contribué à propager une conception technologique étroite de ces risques, qui est loin d'avoir fait l'unanimité dans la société. Dans le chapitre 3, nous verrons comment des experts appartenant essentiellement au monde académique se sont servis de l'autorité associée à leur statut afin de présenter leur propre vision de ces risques.

En se penchant sur la contribution des groupes environnementaux et citoyens à la construction des risques environnementaux de l'automobile, notre thèse examine également la manière dont les savoirs officiels et l'autorité de l'expertise, et surtout du gouvernement qui produit cette expertise, sont questionnés. À cet égard, nous soulignons comment les préoccupations des citoyens quant à l'impact environnemental de l'automobile partagent plusieurs points communs avec d'autres controverses combinant des inquiétudes par rapport à la santé, à la technologie et à la légitimité des experts et surtout celle des gouvernements et de l'industrie. Nous verrons que les groupes reliés au mouvement environnemental, contrairement à certaines associations issues d'autres mouvements sociaux militant durant les années 1960 et 1970 et malgré une certaine méfiance, n'ont toutefois pas rejeté en bloc l'autorité du savoir scientifique et de l'expertise, qui ont toujours été une partie intégrante de ce mouvement en raison de la nature de ses préoccupations²⁵. Dans les chapitres 4 à 6, nous démontrons que si certains groupes environnementaux se sont approprié une partie des connaissances produites par les fonctionnaires et ont même cherché à incarner eux-mêmes l'autorité de la science, ils ont néanmoins remis en

²⁴ Voir notamment Christoph Bernhardt et Geneviève Massard-Guilbaud (dir.), *Le démon moderne. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*, Clermond Ferrand, Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2002, p. 15 et Bocking, *Nature's Experts*, p. 16-19.

²⁵ Bocking, *Nature's Experts*, p. 16-19.

question la vision des risques environnementaux issue du savoir scientifique et véhiculée par les fonctionnaires. Ils ont fait valoir leur connaissance intime de l'environnement urbain, ancrée dans leur expérience quotidienne de la ville, afin de proposer leur propre vision des risques environnementaux de l'automobile. Ce savoir local tenait notamment compte des inégalités socio-économiques engendrées par ces risques, de même que des enjeux de classe et de genre, et non uniquement de sa dimension scientifique.

Par ailleurs, en revendiquant des mécanismes de participation démocratique, ils ont également cherché à légitimer ce savoir détenu par les citoyens et ignoré des autorités politiques et des fonctionnaires. À l'instar de ce que Loo et Stanley observent, nous constatons donc que les groupes environnementaux se sont appuyés sur un savoir hybride dans la construction des risques environnementaux de l'automobile, ancré à la fois dans la science et l'expertise et dans leur connaissance profonde de l'environnement montréalais. Dès lors, bien que nous souscrivions à la nécessité de distinguer différents types de savoirs et d'étudier la manière dont ceux-ci sont créés, légitimés et hiérarchisés, notre étude souligne également la fluidité des frontières entre ces savoirs, ainsi que leurs influences multiples.

La pollution, un concept lié au savoir ?

En abordant l'automobile par le biais de ses conséquences environnementales dans la région montréalaise, notre thèse participe également à l'historiographie consacrée à la pollution et plus largement à l'histoire environnementale du Québec et du Canada. Ce champ historique bénéficie depuis une dizaine d'années d'un intérêt grandissant de la part des chercheurs²⁶. Or, la ville, surtout restée l'apanage des chercheurs en études

²⁶ À titre d'exemples, mentionnons entre autres ces quatre dossiers thématiques portant sur l'histoire de l'environnement : « L'histoire environnementale », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 60, no 1-2 (été-automne 2006) ; « Penser l'histoire environnementale du Québec. Société, territoire et écologie », *Globe : Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1 (2006) ; « Le militantisme environnemental », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (hiver 2015) ; et « Territoires et

urbaines et même longtemps considérée, selon Stéphane Castonguay, comme le « parent pauvre » de l'histoire environnementale, émerge plus tranquillement comme objet d'étude de l'histoire environnementale canadienne et québécoise²⁷. La situation est différente aux États-Unis et en Europe, où des historiens comme William Cronon, Martin Melosi, Joel Tarr, Adam Rome, Christoph Bernhardt et Geneviève Massard-Guilbaud se sont faits les défenseurs de la place de la ville dans l'histoire environnementale. Ils ont notamment concentré leurs recherches sur la culture de la consommation, les déchets urbains (ce qui comprend bien sûr la pollution) et le contrôle de ceux-ci, l'évolution de l'environnement bâti et la transformation des rapports à la nature en milieu urbain, ainsi que les rapports entre le corps et l'environnement²⁸.

environnement », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 68, no 3-4 (hiver-printemps 2015). Mentionnons également ces publications : Alan MacEachern et William J. Turkel, *Method and Meaning in Canadian Environmental History*, Toronto, Nelson Education, 2009; Joy Parr, *Sensing Changes: Technologies, Environments, and the Everyday, 1953-2003*, Vancouver, UBC Press, 2010; Michèle Dagenais, *Montréal et l'eau : une histoire environnementale*, Montréal, Boréal, 2011; Stéphane Castonguay et Michèle Dagenais (dir.), *Metropolitan Natures: Environmental Histories of Montreal*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2011 ; Ryan O'Connor, *The First Green Wave : Pollution Probe and the Origins of Environmental Activism in Ontario*, Calgary, UBC Press, 2014 ; Colin Coates (dir.), *Canadian Countercultures and the Environment*, Calgary, University of Calgary Press, 2016 ainsi que la création de la Nouvelle initiative canadienne en histoire de l'environnement (NiCHE) et de la Chaire de recherche du Canada en histoire environnementale du Québec.

²⁷ Stéphane Castonguay, « Introduction : Penser l'histoire environnementale du Québec. Société, territoire et écologie », *Globe : Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1 (2006), p. 33. Quelques publications récentes font toutefois penser que l'histoire urbaine environnementale cherche à émerger au Québec. Voir notamment Michèle Dagenais, « Fuir la ville : villégiature et villégiateurs dans la région de Montréal, 1890-1940 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 58, no 3 (2005), p. 315-345 ; Claire Poitras, « L'histoire urbaine environnementale au Québec. Un domaine de recherche en émergence », *Globe : Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1 (2006), p. 93-111 ; Dagenais, *Montréal et l'eau* ; Castonguay et Dagenais, *Metropolitan Natures*.

²⁸ Claire Poitras, « L'histoire urbaine du Canada : l'espace, les citoyens, et les gouvernants », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 32, no 1 (2003), p. 50. De manière non exhaustive, voir les ouvrages suivants : Joel Tarr, « The Evolution of Urban Infrastructure in the Nineteenth and Twentieth Centuries », dans Royce Hanson (dir.), *Perspectives on Urban Infrastructure*, Washington, DC, National Academy Press, 1984, p. 4-60 ; William Cronon, *Nature's Metropolis : Chicago and the Great West*, New York-Londres, W.W. Norton & Co., 1991 ; Martin Melosi, « The Place of the City in Environmental History », *Environmental History Review*, vol. 17, no 1 (printemps 1993), p. 1-23 ; Christine Meisner Rosen et Joel Tarr, « The Importance of an Urban Perspective in Environmental History », *Journal of Urban History*, vol. 20, no 3 (1994), p. 299-310 ; Adam Rome, « Building on the Land : Toward and Environmental History of Residential Development in American Cities and Suburbs, 1870-1990 », *Journal of Urban History*, vol. 20, no 3 (1994), p. 407-434 ; Joel A. Tarr, *The*

En croisant des historiographies relatives à la technologie et à la science, au milieu urbain, à la santé publique et au mouvement environnemental, ces études ont inspiré de nouvelles réflexions autour de la définition de ce qu'est la pollution. Qu'est-ce qui constitue une source de pollution ? Comment la définit-on ? Comment, par exemple, les nuisances associées à l'automobile dans la première moitié du siècle, comme le bruit et la poussière, ont-elles été graduellement perçues comme des pollutions aux yeux de ceux qui les dénoncent à partir de la toute fin des années 1950 ? Comment l'auto en est-elle venue à représenter, dans les sociétés occidentales, une source de pollution aussi menaçante que les usines et les industries pour la qualité de l'air dans les années 1970²⁹ ?

En rappelant comment le concept de pollution a d'abord été fortement teinté d'une connotation morale et religieuse au XVII^e siècle avant d'être associé à des préoccupations esthétiques, hygiéniques, sanitaires, biologiques et environnementales, plusieurs historiens empruntant une perspective urbaine environnementale insistent d'abord sur l'importance de considérer la pollution comme étant une notion culturelle en constante évolution, variant dans le temps et dans l'espace³⁰. Ainsi, comme l'affirme le géographe Craig Colten, « pollution is

Search for the Ultimate Sink : Urban Pollution in Perspective, Akron, University of Akron Press, 1996; Martin Melosi, *The Sanitary City : Urban Infrastructure in America From Colonial Times to the Present*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1999; Samuel P. Hays, *A History of Environmental Politics Since 1945*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2000 ; Bernhardt et Massard-Guilbaud, *Le démon moderne* ; Dieter Schott, « Urban Environmental History : What Lessons are There to be Learnt ? », *Boreal Environment Research*, no 9 (2004), p. 519-528; Martin Melosi, *Garbage in the Cities : Refuse, Reform and the Environment*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2005 (édition révisée); Dieter Schott, Bill Luckin et Geneviève Massard-Guilbaud (dir.), *Resources of the City. Contributions to an Environmental History of Modern Europe*, Aldershot, Ashgat, 2005.

²⁹ Craig E. Colten, « Waste and Pollution : Changing View and Environmental Consequences », dans Reuss et Cutcliffe, *The Illusory Boundary*, p. 194.

³⁰ Voir par exemple Adam Rome, « Coming to Terms with Pollution : The Language of Environmental Reform, 1865-1915 », *Environmental History*, vol. 1 (juillet 1996), p. 17 et Bernhardt et Massard-Guilbaud, *Le démon moderne*, introduction.

waste in excess as defined by a given society at a given time »³¹. Similairement, selon Christoph Bernhardt et Geneviève Massard-Guilbaud, la pollution est un concept culturel, qui « met en jeu les représentations au moins autant que les réalités, [et] que les inquiétudes à son sujet ont suivi, depuis deux siècles, leur logique propre, parfois plus influencé par le discours des experts et des médias que par l'état objectif de l'environnement et les dangers réellement encourus »³². Dans leur livre sur « le démon moderne » qu'est la pollution, ces chercheurs nous rappellent ainsi qu'on aurait « tort de croire que la sensibilité aux problèmes environnementaux, que ce soit de la part de l'opinion publique ou de celle des gouvernants, a suivi une courbe correspondant exactement à l'importance objective des problèmes »³³. Dès lors, la pollution serait plus liée au seuil de tolérance d'une société qu'à un quelconque niveau de contamination de l'environnement. Par ailleurs, Myriam Daru argumente que le terme pollution n'est pas neutre et qu'il réfère à des concepts tels que le risque et le danger³⁴. Cette compréhension éminemment culturelle de la pollution rappelle nécessairement la théorie culturelle du risque, principalement développée par Mary Douglas afin de démontrer la manière dont les risques sont culturellement et socialement construits et que nous évoquerons plus loin dans ce chapitre³⁵.

Tout en adhérant à cette conception culturelle du concept de pollution, d'autres historiens expliquent l'évolution des perceptions à son endroit par le fait que la conception des dangers environnementaux change dans le temps selon un amalgame de plusieurs variables, notamment le développement de nouveaux savoirs scientifiques et de théories sur les maladies, la mise au point de nouvelles techniques

³¹ Colten, « Waste and Pollution », p. 190.

³² Bernhardt et Massard-Guilbaud, *Le démon moderne*, p. 14.

³³ *Ibid.*

³⁴ Daru, « The Dialectics of Dirt », p. 57.

³⁵ Mary Douglas, *Risk and Blame. Essays in Cultural Theory*, New York, Routledge, 1992; Mary Douglas et Aaron Wildavsky, *Risk and Culture. An Essay on the Selection of Technical and Environmental Dangers*, Berkeley, University of California Press, 1982.

et les fluctuations dans les systèmes de valeurs sociales³⁶. Dans son ouvrage *The Search for the Ultimate Sink. Urban Pollution in Historical Perspective*, l'historien américain Joel Tarr suggère ainsi que la pollution devrait être comprise à l'aune de plusieurs éléments. Selon lui, la pollution serait une construction sociale, et plus précisément un produit de l'interaction entre la technologie, le savoir scientifique, la culture et les valeurs humaines, l'environnement, les politiques environnementales et les technologies de contrôle³⁷. Les inquiétudes collectives en matière de pollution seraient donc socialement construites d'une part, mais la compréhension qu'en fait une population serait également déterminée par des facteurs scientifiques et technologiques d'autre part. Si la dimension sociale du seuil de tolérance demeure la plus changeante dans le temps, Colten insiste également sur l'importance de la technologie, qui se présente parfois sous une nature paradoxale dans ses liens avec la pollution. Alors que les excès technologiques engendrent un taux de pollution élevé et permettent de repousser les frontières de l'échelle géographique de cette pollution, c'est également la technologie qui offre les moyens de la détecter et de contrôler son effet sur l'environnement³⁸. Par ailleurs, comme Colten le souligne, c'est seulement lorsque le contrôle de la pollution par la technologie progresse que de nouvelles sources de pollution, comme celles causées par les automobiles ou d'autres technologies aux effets subversifs méconnus, deviennent plus visibles : « As technological shifts and regulations cleared the obvious pollutants, the less obvious sources became the primary offenders [...] the automobile came to represent as great a threat to clean air as did the dirty factory »³⁹.

Qu'en est-il des impacts environnementaux de l'automobile ? Comment ont-ils été identifiés comme étant une source de pollution ? Comment a fluctué le seuil de tolérance des citoyens face au bruit et aux émissions automobiles polluantes ? Si le

³⁶ Tarr, *The Search for the Ultimate Sink*, p. xiii, 7; Colten, « Waste and Pollution », p. 171-207.

³⁷ Tarr, *The Search for the Ultimate Sink*, p. 7.

³⁸ Colten, « Waste and Pollution », p. 179.

³⁹ *Ibid.*, p. 193.

problème de la pollution automobile dans l'après-guerre est bien réel, entre autres en raison de l'accroissement spectaculaire du taux de motorisation, nous considérons ici ce type de pollution comme une expérience culturelle « perçue ». Reprenant la définition donnée par Tarr, notre thèse postule que les émissions automobiles, le bruit et les infrastructures dédiées à l'automobile sont considérés et politisés comme des sources de pollution seulement au terme d'un processus faisant interagir différentes variables, comme la publication d'études prouvant leurs effets néfastes sur la santé humaine et l'environnement, l'émergence d'une sensibilité environnementale sans précédent dans la société ainsi que la montée du mouvement environnemental et d'une culture contestataire de manière plus générale. Mentionnons ici que nous insistons particulièrement sur l'idée que la pollution automobile a d'abord été identifiée et définie par différents types de savoirs – scientifiques et citoyens – avant d'être l'objet de mobilisations.

1.1.2 L'automobile : objet contesté

En se penchant sur l'automobile comme un objet de critiques et de mobilisations, notre thèse constitue également une contribution à un thème peu étudié dans l'historiographie de l'automobilité, à Montréal comme ailleurs. À plusieurs égards, la conscientisation face aux impacts environnementaux de l'automobile s'inscrit en continuité avec une série de critiques qui ont été formulées à l'endroit du véhicule à moteur dès les débuts de la motorisation et qui se sont poursuivies tout au long du XXe siècle. La population canadienne, tout comme celle des États-Unis et d'Europe, n'a pas adopté l'automobile dès son apparition. Stephen Davies, Dean Ruffilli, Étienne Faugier, Peter Norton, Brian Ladd et Tom McCarthy ont tous démontré que dès leur introduction en Amérique du Nord, les véhicules à moteur ont été la cible de

nombreuses critiques⁴⁰. Selon la thèse de Ruffilli, les Canadiens auraient ainsi été, tout au long du XX^e siècle, à la fois dépendants et suspicieux d'une technologie qui promet la liberté individuelle, mais qui comprend aussi de nombreuses limites et des restrictions qui s'appliquent à l'ensemble de la société⁴¹. À ce chapitre, Ruffilli affirme que la relation entre Canadiens et automobiles en serait une d'amour-haine, qui serait peut-être plus conditionnelle et pragmatique que passionnée⁴². Pour ces historiens, comme pour nous, il importe donc de démontrer que l'automobile est une technologie qui est loin de faire l'unanimité et que, au-delà de son utilité et de sa popularité indiscutables, elle comporte plusieurs paradoxes qui ne sont pas passés inaperçus et qui ont été remis en question et contestés par la population.

Malgré l'existence de ces appréciations négatives qui accompagnent depuis plus d'un siècle les automobiles, ce n'est que récemment que l'historiographie canadienne s'y est attardée et a cherché à les comprendre en s'intéressant à l'impact profond de leur adoption au pays. Cette nouvelle tendance historiographique qui croise des perspectives sociales, culturelles, géographiques, urbaines et environnementales afin de s'intéresser au véhicule à moteur représente une rupture avec ce qui s'était écrit sur les automobiles jusqu'alors au Canada. En effet, par le passé, les historiens ont surtout adopté des approches industrielle, technique, ou encore institutionnelle afin d'appréhender l'automobile, en focalisant leur attention sur les modèles de voitures canadiennes, leur design, les fabricants canadiens ou l'histoire des relations de travail

⁴⁰ Tom McCarthy, « The Coming Wonder ? Foresight and Early Concerns about the Automobile », *Environmental History*, vol. 6, no 1 (janvier 2001), p. 46-74; Brian Ladd, *Autophobia : Love and Hate in the Automotive Age*, Chicago, University of Chicago Press, 2008 ; Peter Norton, *Fighting Traffic : The Dawn of the Motor Age in the American Cities*, Cambridge, MIT Press, 2008; Etienne Faugier, *L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, thèse de doctorat, Lyon 2 et l'Université Laval, 2013.

⁴¹ Dean C. Ruffilli, *The Car in Canadian Culture 1898-1983*, thèse de doctorat, University of Western Ontario, 2006, p. 2.

⁴² *Ibid.*, p. 105.

et de l'industrie automobile en général⁴³. Même si, encore aujourd'hui, on constate une prédominance des perspectives économique et industrielle dans l'historiographie de l'automobile, notamment à travers les travaux de Dimitry Anastakis⁴⁴, on peut remarquer que la littérature académique qui lui est consacrée s'est résolument diversifiée en s'intéressant, entre autres, à l'ambivalence des attitudes à l'égard de cette technologie. La mobilisation à l'égard des risques environnementaux de l'automobile étudiée dans cette thèse participe ainsi à cette historiographie critique émergente qui s'articule autour de l'histoire sociale et environnementale de l'automobile, encore peu développée au Canada et au Québec⁴⁵.

⁴³ Cette tendance est notamment relevée dès 1986 par Donald Davis, qui observe que la production historiographique sur l'automobile semble s'articuler davantage autour de l'américanisation de l'industrie que sur l'impact de l'automobilisme au pays. Voir Donald F. Davis, « Dependent Motorization : Canada and the Automobile to the 1930s », *Journal of Canadian Studies*, vol. 21 no 3 (automne 1986), p. 107. Sur les études empruntant des perspectives économiques et industrielles pour aborder l'histoire de l'automobile, voir notamment Robert E. Ankil et Fred Frederiksen, « The Influence of American Manufacturers on the Canadian Automobile Industry », *Business and Economic History*, vol. 10 (1981), p. 101-113 ; Robert E. Ankil, « Missed Opportunities : The Early Canadian Automobile and Machine Tool Industries », *American Review of Canadian Studies*, vol. 3 (1989), p. 275-291 ; R. Perry Zavitz, *Canadian Cars, 1946-1984*, Baltimore, Bookman Publishing, 1985 ; Heather Robertson, *Driving Force : The McLaughlin Family and the Age of the Car*, Toronto, McClelland and Stewart, 1995 ; Charlotte Yates, *From Plant to Politics : The Autoworkers Union in Postwar Canada*, Philadelphia, Temple University Press, 1993.

⁴⁴ Dimitry Anastakis, « From Independence to Integration : The Corporate Evolution of the Ford Motor Company of Canada, 1904-2004 », *Business History Review*, vol. 78, no 2 (été 2004), p. 213-253 ; Dimitry Anastakis, « Building a 'New Nova Scotia' : State Intervention, The Auto Industry and the Case of Volvo in Halifax, 1963-98 », *Acadiensis*, vol. 34, no 1 (automne 2004), p. 3-30 ; Dimitry Anastakis, « Industrial Sunrise ? The Chrysler Bailout, the State, and the Re-Industrialization of the Canadian Automotive Sector, 1975-1986 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 35, no 2 (printemps 2007), p. 37-50 ; Dimitry Anastakis, « A 'War on Pollution' ? Canadian Responses to the Automotive Emissions Problem, 1970-1980 », *The Canadian Historical Review*, vol. 90, no 1 (mars 2009), p. 99-136.

⁴⁵ Très peu d'ouvrages sur l'expérience de la motorisation sont parus au Québec. Mentionnons Étienne Faugier, « Automobile, transports urbains et mutations : l'automobilisation urbaine de Québec, 1919-1939 », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 38, no 1 (automne 2009), p. 26-37 et Maude-Emmanuelle Lambert, « Québécoises et Ontariennes en voiture ! L'expérience culturelle et spatiale de l'automobile au féminin (1910-1945) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 63, nos 2-3 (automne 2009-hiver 2010), p. 305-330. Sur ce sujet, le Canada accuse un retard important sur les États-Unis, puisque l'historiographie américaine avait déjà embrassé la perspective socio-culturelle afin d'appréhender les automobiles au tournant des années 1970, notamment avec les travaux de James J. Flink. Voir James J. Flink, *America Adopts the Automobile, 1895-1910*, Cambridge, MIT Press, 1970 ; Flink, « Three Stages of American Automobile Consciousness » ; James J. Flink, *The Automobile Age*, Cambridge, MIT Press, 1988. Pour des ouvrages plus récents, voir également Clay McShane, *Down the Asphalt Path : American Cities and the Automobile*, New York, Columbia

Plusieurs études, principalement en histoire urbaine, se sont intéressées à l'adaptation des sociétés canadiennes et américaines à l'apparition de l'automobile et à la manière dont cette nouvelle technologie a provoqué des bouleversements dans la transformation des territoires et des rapports sociaux. En documentant les problèmes reliés à l'automobilisation durant la première moitié du 20^e siècle, l'apport le plus important de cette historiographie a été de montrer la reconstruction sociale de l'espace et la modification des interactions sociales et spatiales établies de longue date engendrées par l'arrivée de cette nouvelle technologie, de même que l'apparition de nouvelles nuisances urbaines produites par l'automobile⁴⁶. Pour la première moitié du siècle, Tom McCarthy démontre toutefois que ces nuisances associées au bruit, à la poussière et à la fumée n'étaient pas considérées comme une menace de santé publique, et encore moins comme un problème environnemental⁴⁷.

Moins d'historiens canadiens se sont penchés sur les impacts sociaux et environnementaux de l'adoption de masse de l'automobile dans la société d'après-guerre. Il est surprenant de constater ces lacunes, considérant l'importance que revêt l'automobile au pays à cette époque et le fait qu'elle devient l'option de transport privilégiée d'une majorité de Canadiens au profit d'autres moyens de transport. Deux petits livres illustrés consacrés à l'histoire des voitures, *Wheels : The Car in Canada* de Desmond Morton ainsi que *Car Nation : An Illustrated History of Canada's*

University Press, 1994. Pour des ouvrages européens, voir Mathieu Flonneau, *Paris et l'automobile, un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005 ; Sean O'Connell, *The Car in British Society : Class, Gender and Motoring 1896-1939*, Manchester, Manchester University Press, 1998.

⁴⁶ Stephen Davies, « Reckless Walking Must Be Discouraged: The Automobile Revolution and the Shaping of Modern Urban Canada », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 17, 2 (Octobre 1989), p. 123-138 ; Gerald T. Bloomfield, « No Parking Here to Corner : London Reshaped by the Automobile, 1911-61 », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 18, no 2 (octobre 1989), p. 139-158 ; Denis Veilleux, *La motorisation ou la « rançon du progrès » : tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal 1900-1930)*, thèse de doctorat, Université McGill, 1998 ; Faugier, « Automobile, transports urbains et mutations » ; McCarthy, « The Coming Wonder ? », p. 60-61 ; Norton, *Fighting Traffic*.

⁴⁷ McCarthy, « The Coming Wonder ? », p. 57.

Transformation Behind the Wheel de Dimitry Anastakis⁴⁸, soulèvent plusieurs pistes de recherche intéressantes, notamment en ce qui concerne la géographie urbaine, l'automobile dans la culture populaire et dans les relations de genre, sans toutefois entreprendre d'analyser ces sujets⁴⁹.

Une de rares études sur les conséquences sociales et environnementales des automobiles nous est offerte par l'historien américain Christopher Wells avec son livre *Car Country*. Dans son ouvrage, Wells affirme que ces impacts ne peuvent être expliqués uniquement par le nombre croissant d'automobiles dans l'après-guerre. Ils doivent plutôt être reliés au développement d'infrastructures de transports largement subventionnées par l'État et orientées sur l'automobile ainsi qu'avec la mise en place d'un ensemble de règlements, d'incitatifs et de pratiques en regard de l'utilisation du territoire, qui ont aidé à créer une géographie et une économie dépendant de l'automobile⁵⁰. Les systèmes économiques et politiques qui ont aidé à assurer la normalisation et la domination de l'automobile sur les autres modes de transport sont également soulignés, au Québec, par l'historienne Claire Poitras. D'autres historiens ont d'ailleurs étudié comment la marche et le cyclisme ont été marginalisés pour être

⁴⁸ Desmond Morton, *Wheels : The Car in Canada*, Toronto, Umbrella Press, 1998 ; Dimitry Anastakis, *Car Nation : An Illustrated History of Canada's Transformation Behind the Wheel*, James Lorimer & Company Ltd., Publishers, 2008.

⁴⁹ Mis à part la thèse de Dean Ruffilli, très peu d'ouvrages traitent de l'automobile dans la culture canadienne. Le même constat peut s'appliquer aux études qui adoptent une perspective genrée afin de s'intéresser à l'automobile. À part un article de Maude-Emmanuelle Lambert, qui s'intéresse à la première moitié du XXe siècle, et le récent chapitre de livre de Christopher Dummit, il n'y a pas d'équivalent canadien aux ouvrages américains qui empruntent cette perspective. Voir Christopher Dummitt, « A Crash Course in Manhood: Men, Cars, and Risk in Postwar Vancouver », dans Dimitry Anastakis, *The Sixties : Passion, Politics and Style*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2008, p. 71-98 ; Lambert, « Québécoises et Ontariennes en voiture ! ». Aux États-Unis, voir entre autres Beth L. Bailey, *From Front Porch to Back Seat : Courtship in Twentieth-Century America*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1986; Stephen Bailey, *Sex, Drinks, and Fast Cars*, New York, Pantheon Books, 1986, 1988; et Virginia Scharff, *Taking the Wheel : Women and the Coming of the Motor Age*, New York, Free Press, 1991.

⁵⁰ Christopher Wells, *Car Country : An Environmental History*, Seattle, University of Washington Press, 2012.

perçus non plus comme des moyens de transport, mais plutôt en tant que loisirs confinés aux espaces récréatifs, voire comme des nuisances pour les conducteurs⁵¹.

Bien que la plupart des historiens reconnaissent que l'automobile a vécu son « âge d'or » dans l'après-guerre, plusieurs études esquissent un portrait beaucoup plus complexe de la relation entre les Nord-Américains et des voitures durant cette période. Plusieurs auteurs, dont James Flink, désignent un tournant autour de la fin de la décennie 1950, à partir duquel une proportion croissante de la population considère que les promesses de la technologie automobile sont progressivement supplantées par les problèmes qu'elle engendre. D'abord relativement isolées durant les années 1950, ces critiques prennent graduellement une ampleur inégalée dans la décennie subséquente⁵². Comme le note Brian Ladd, si la décennie 1945-1955 est l'âge d'or de l'automobile, alors « the late 1960s and early 1970s may have been the golden age of car-bashing in the U.S. and Europe »⁵³. Et, selon Ladd, ce phénomène n'est pas isolé ; un des objectifs de son ouvrage, une des rares études consacrées exclusivement aux critiques dirigées contre l'automobile, consiste précisément à prouver qu'au-delà de certaines différences nationales, l'expérience de désillusion envers l'automobile a été remarquablement similaire, voire simultanée, dans plusieurs pays⁵⁴. Au Canada, Ruffilli note le même phénomène, en affirmant que dès que l'automobile a été adoptée en masse dans les villes, elle a aussitôt été considérée comme une source de nuisances⁵⁵.

⁵¹ Ladd, *Autophobia*, p. 79. Dans son livre sur l'histoire de la marche, Joseph Amato va même jusqu'à affirmer que « the car has made the walker feel like a trespasser on the earth ». Joseph A. Amato, *On Foot : A History of Walking*, New York, New York University Press, 2004, p. 253.

⁵² Flink, « Three Stages of American Automobile Consciousness » ; Ruffilli, *The Car in Canadian Culture*.

⁵³ Ladd, *Autophobia*, p. 4.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 10.

⁵⁵ Ruffilli, *The Car in Canadian Culture*, p. 214.

Notre thèse se penche précisément sur cette expérience du « désenchantement » à l'égard de l'automobile étudiée par Flink il y a déjà plus de 40 ans dans le contexte américain, mais très peu explorée dans la production historique au Canada⁵⁶. Elle documente différentes facettes de cette transition entre une époque où l'automobile était un objet largement valorisé pour tout ce qu'elle incarnait – liberté, mobilité, individualité – et une autre où sa dominance dans la société est remise en question en raison de ses impacts néfastes sur l'environnement et la santé des populations dans la région montréalaise.

L'expérience de ce désenchantement à partir de la fin des années 1950 est mise en évidence aux États-Unis par la publication de plusieurs essais rédigés par des urbanistes, historiens ou avocats tels que John Keats, Lewis Mumford, Jane Jacobs et Ralph Nader, pour ne nommer que les plus célèbres, qui critiquent tour à tour l'auto comme étant un symbole de la consommation excessive aux dépens des besoins de la société, l'influence destructrice des voitures sur nos vies, la sécurité défaillante des véhicules et la planification urbaine auto-centrique⁵⁷. Sans retrouver autant d'auteurs rendus célèbres par la virulence de leurs critiques à l'égard de l'automobile qu'aux États-Unis, Ruffilli démontre tout de même la présence d'un mouvement anti-automobile de plus en plus influent au Canada pour la même époque. Selon le chercheur Matthew Paterson, les critiques adressées à l'automobile durant les années 1960 et 1970 s'articulent autour de quatre pôles de contestation, qui s'entrecroisent inévitablement chez les différents auteurs :

there was a strand focused on the urban form, on the way car-led development, in particular through road building, disrupted and destroyed particular urban forms and produces a range of social and economic problems.

⁵⁶ Flink, *The Car Culture*, Cambridge, MIT Press, 1976, chapitre 7.

⁵⁷ Parmi plusieurs ouvrages, voir Keats, *The Insolent Chariots* ; Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961 ; Lewis Mumford, *The Highway and the City*, New York, Harvest Books, 1963 ; Nader, *Unsafe at Any Speed. The Designed-In Dangers of the American Automobile*, New York, Grossman Publishers, 1965.

There was a strand focused on questions of safety, consumers' rights and danger. There was a strand focused on the problems specifically facing the US car *industry* (as opposed to the problems for US society from automobility *per se*), including critiques such as those concerning safety or pollution, but also including discussion of declining profit rates and increasing overseas competition. Finally, there was a strand of what one might call 'total critique' – a collecting together of all the above specific arguments into something which suggested that the car as the dominant mode of mobility must go⁵⁸.

Force est de constater que ces pôles de contestation se recoupent sur plusieurs questions environnementales, l'impact écologique total des automobiles, dont le calcul doit prendre en considération l'exploitation de richesses naturelles qui sert à leur production ainsi que les conséquences de leur utilisation massive, étant immense. Comme l'a remarqué l'historien John McNeill, « the automobile is a strong candidate for the title of most social and environmentally consequential technology of the twentieth century »⁵⁹. Malgré cette importante pollution qui résulte de la production des automobiles, notre thèse s'intéresse avant tout aux risques de la pollution qui découlent de l'utilisation et de la surconsommation des automobiles. Ceci inclut bien sûr la pollution de l'air due aux émissions de monoxyde de carbone et autres polluants. Mais comme l'a suggéré McCarthy, les impacts environnementaux d'une utilisation massive des automobiles dépassent largement ces deux problèmes pour inclure également la dégradation du tissu urbain, la pollution sonore et esthétique ou encore les espaces verts sacrifiés aux stationnements et aux autoroutes, des sources de pollution qui seront prises en compte dans cette thèse⁶⁰.

Dans certaines études combinant des perspectives urbaines et environnementales, plusieurs historiens ont démontré que, dès la fin des années 1950, ces préoccupations étaient une partie intégrante d'un discours critique sur les symptômes de maux plus

⁵⁸ Matthew Paterson, *Automobile Politics. Ecology and Cultural Political Economy*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007, p. 34.

⁵⁹ John R. McNeill, *Something New Under the Sun : An Environmental History of the Twentieth-Century World*, New York, Norton, p. 310.

⁶⁰ McCarthy, *Automania*, p. xiv.

larges, tels que la planification urbaine centrée sur l'utilisation de l'automobile privée, l'étalement urbain, le déclin urbain, la recherche effrénée du progrès et la persistance d'une consommation excessive. On critiquait, par exemple, l'effet standardisant de l'automobile sur les paysages urbains et la « creeping conformity » des banlieues érigées en fonction de l'auto, le « besoin » d'une deuxième voiture familiale ou encore du modèle de l'année, la pression énorme mise quotidiennement sur les réseaux routiers urbains, qui devaient sans cesse s'ajuster à l'afflux croissant de voitures des banlieusards transitant vers leur lieu de travail, etc⁶¹.

À Montréal, plusieurs citoyens ont contesté cette planification urbaine préconisée par les autorités municipales et ont suggéré un autre type de vision, qui priorisait la préservation du tissu urbain et la prévention de la dégradation environnementale, notamment par la promotion du transport en commun⁶². En dénonçant l'attitude des politiciens et des fonctionnaires qui ont favorisé la technologie automobile au bien-être de la population dans la ville, ces citoyens ont contribué à rendre publiques et à politiser les questions de planification urbaine et de transport, comme nous le verrons au chapitre 6⁶³. Plus encore, Danielle Robinson a avancé que ce n'est pas uniquement la vision des politiciens et experts qui était remise en question, mais aussi leur légitimité⁶⁴, venant ainsi rejoindre les arguments d'autres auteurs qui affirment que la méfiance envers les fonctionnaires, les experts et la technologie était plus fréquente qu'on ne le croit dans les années 1950, 1960 et 1970⁶⁵. Dans le contexte de la contestation engagée des *long sixties*, les critiques face à l'automobile sont donc indissociables de préoccupations – et d'historiographies – plus larges qui associent

⁶¹ Ruffilli, *The Car in Canadian Culture*, chap. 6 ; Ladd, *Autophobia*, chap. 3 ; Penfold, « 'Are we to go literally to the hot dogs ?' », p. 8-23 ; Richard Harris, *Creeping Conformity : How Canada Became Suburban, 1900-1960*, Toronto University of Toronto Press, 2004.

⁶² Danielle Robinson, *The Streets Belong to the People : Expressway Disputes in Canada, c. 1960-1975*, thèse de doctorat, McMaster University, 2012.

⁶³ Danielle Robinson, « Modernism at a Crossroad : The Spadina Expressway Controversy in Toronto, Ontario ca. 1960-1971 », *Canadian Historical Review*, vol. 92, no 2 (juin 2011), p. 296.

⁶⁴ Robinson, « *The Streets Belong to the People* », p. 9.

⁶⁵ Carstairs et Elder, « Expertise, Health, and Popular Opinion ».

mouvements de réformes urbaines, participation citoyenne, environnementalisme et technologie.

Le croisement de ces différentes approches afin d'aborder l'automobile comme objet de critiques est particulièrement bien exemplifié par les études se penchant sur ce qui a été désigné comme les « freeway revolts » au Canada et aux États-Unis⁶⁶. Dans plusieurs villes nord-américaines ainsi qu'en Europe, ces « révoltes » ont émergé dans les années 1960 et 1970 face aux projets de construction d'autoroutes urbaines⁶⁷. Si certains politiciens se sont ralliés à l'opposition vers la fin des années 1960, ces disputes présentaient la caractéristique commune d'être d'abord menées par les populations locales, qui voyaient d'un mauvais œil la pollution, la destruction de logements et le déclin économique qu'engendrerait la construction d'une autoroute dans leur quartier. Ainsi, au chapitre 7 de cette thèse, l'étude de la controverse sur l'autoroute est-ouest à Montréal nous permet d'illustrer la contestation et la mobilisation contre les risques environnementaux de l'automobile. Nous explorons comment, aux côtés d'arguments sociaux et économiques, les citoyens montréalais se

⁶⁶ Ces « freeway revolts » sont le sujet d'un bon nombre d'études récentes aux États-Unis. Voir notamment William Issel, « 'Land Values, Human Values, and the Preservation of the City's Treasured Appearance' : Environmentalism, Politics, and the San Francisco Freeway Revolt », *Pacific Historical Review*, vol. 68, no 4 (1999), p. 611-646 ; Raymond A. Mohl, « Stop the Road : Freeway Revolts in American Cities », *Journal of Urban History*, vol. 30, no 5 (2004), p. 674-706 ; Gilbert Estrada, « If You Build It, They Will Move : The Los Angeles Freeway System and the Displacement of Mexican East Los Angeles, 1944-1972 », *Southern California Quarterly*, vol. 87, no 3 (2005), p. 287-315. Au Canada, les disputes concernant les autoroutes urbaines n'ont pas encore intéressé beaucoup de chercheurs. Concernant Toronto et Vancouver, deux ouvrages ont été publiés par des observateurs : David Nowlan et Nadine Nowlan, *The Bad Trip : The Untold Story of the Spadina Expressway*, Toronto, House of Anansi, 1970 ; V. Setty Pendakur, *Cities, Citizens & Freeways*, Vancouver, Transportation Development Agency, 1972. Mentionnons toutefois les travaux de Danielle Robinson, dont la thèse de doctorat comprend un chapitre sur la controverse de l'autoroute est-ouest à Montréal, ainsi que l'article d'Ian Milligan. Danielle Robinson « 'Must everything give way to the automobile?' The Ancaster and Dundas Expressway Proposals in Ontario, 1967-1968 », *Ontario History*, vol. 100, no 1 (2008), p. 57-79 ; Robinson, « Modernism at a Crossroad » ; Robinson, *The Streets Belong to the People* ; Ian Milligan, « 'This Board Has a Duty to Intervene' : Challenging the Spadina Expressway through the Ontario Municipal Board », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 39, 2 (2011), p. 25-39.

⁶⁷ Brian Ladd observe la même opposition aux autoroutes urbaines à Londres, Paris, en Allemagne et en Suisse, tout en spécifiant que ces « révoltes » ont été atténuées par l'intérêt plus soutenu pour les transports en commun qui prévalaient déjà en Europe. Ladd, *Autophobia*, p. 134.

sont opposés à cette autoroute en raison de la pollution atmosphérique, esthétique et sonore qu'elle entraînerait. Par ailleurs, à l'instar de ce qui est démontré dans l'historiographie sur les « freeway revolts » au Canada et aux États-Unis, l'étude de cette opposition nous permet également de voir comment les citoyens, exaspérés d'être ignorés des processus de décisions qui concernaient la reconfiguration, voire la destruction de leur environnement urbain, ont revendiqué le droit d'être consultés et de se prononcer sur ces décisions. L'étude de l'opposition aux autoroutes urbaines pour ses conséquences environnementales nous permet donc d'élargir notre analyse afin de voir comment la contestation de la pollution automobile nourrissait une réflexion sociale et politique sur ce qui constituait l'environnement.

Par ailleurs, les controverses sur les autoroutes urbaines permettent d'aborder la question des inégalités sociales et environnementales engendrées par l'automobile et le développement d'infrastructures routières. Selon Claire Poitras, la construction d'autoroutes urbaines a renforcé ces inégalités à Montréal « through massive relocation of homes and the disruption of daily life for residents of urban neighbourhoods », ajoutant ainsi une résonance sociale à la dégradation environnementale de ces quartiers⁶⁸. La question des conditions socio-économiques est d'autant plus pertinente à notre thèse que le projet d'autoroute est-ouest prévoyait de détruire une partie du quartier populaire et majoritairement francophone d'Hochelaga-Maisonneuve, dont les résidents étaient bien souvent pauvres et sous-instruits⁶⁹. Il est peu surprenant de constater que cette situation ressemble à ce qui se passait partout en Amérique du Nord. Bien qu'elles n'aient généralement pas revêtu une dimension raciale aussi prononcée qu'aux États-Unis, les disputes concernant les autoroutes urbaines au Canada répétaient ainsi une tendance générale dans laquelle les trajectoires des infrastructures routières passaient à travers les quartiers les plus

⁶⁸ Claire Poitras, « A City on the Move: The Surprising Consequences of Highways », dans Castonguay et Dagenais, *Metropolitan Natures*, p. 174.

⁶⁹ Poitras, « A City on the Move », p. 178.

pauvres, où la valeur foncière était peu élevée⁷⁰. Loin d'être une exception, ces inégalités sociales et environnementales reliées à l'automobile font également écho à une tendance historiographique récente concernant la justice environnementale, qui vise à démontrer que ce sont souvent les populations immigrantes, pauvres, sous-éduquées et sans ressource qui sont les principales victimes d'injustices environnementales⁷¹. De quelle façon ces inégalités ont-elles été perçues par les Montréalais ? Comment étaient-elles intégrées au discours sur les risques de la pollution automobile ? Comment ont-elles été politisées ? Si nous abordons ces inégalités dans le cadre de la contestation du projet d'autoroute, les inégalités sociales et environnementales engendrées par la forte présence automobile à Montréal sont également abordées de manière plus générale au chapitre 5, puisqu'elles constituent une des principales critiques formulées par les associations environnementales et adressées au véhicule à moteur.

Sauf quelques rares exceptions, très peu de ces études qui appréhendent l'automobile comme objet de critiques, et plus particulièrement de critiques environnementales, traitent de Montréal ou même du Québec. Quelques synthèses sur l'histoire de la ville abordent certaines problématiques importantes pour nos recherches, comme l'étalement urbain ou le mouvement de réforme urbaine, mais de profondes lacunes

⁷⁰ Ladd, *Autophobia*, p. 105. Sur la construction d'autoroutes urbaines et la dimension raciale aux États-Unis, voir notamment Raymond A. Mohl, « Race and Space in the Modern City : Interstate-95 and the Black Community in Miami », dans Arnold R. Hirsh et Raymond A. Mohl (dir.), *Urban Policy in Twentieth-Century America*, New Brunswick, New Jersey, 1993, p. 100-158 ; Estrada, « If You Build It, They Will Move ». Au Canada, voir aussi l'ouvrage de Kay Anderson sur le viaduc de la rue Georgia, qui devait passer dans le Quartier chinois de Vancouver. Kay Anderson, *Vancouver's Chinatown : Racial Discourse in Canada, 1875-1980*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1995.

⁷¹ Robert D. Bullard, *Dumping in Dixie: Race, Class, and Environmental Quality*, Boulder, CO, Westview, 1990 ; Eileen Maura McGurthy, « From NIMBY to Civil Rights: The Origins of the Environmental Justice Movement », *Environmental History*, vol. 2, no 3 (juillet 1997), p. 301-323 ; Giovanna Di Chiro, « Environmental Justice from the Grassroots: Reflections on History, Gender and Expertise », dans Daniel Faber (dir.), *The Struggle for Ecological Democracy: Environmental Justice Movements in the United States*, New York, Guilford Press, 1998 ; Robert D. Bullard (dir.), *The Quest for Environmental Justice: Human Rights and the Politics of Pollution*, San Francisco, Sierra Book Club, 2005.

restent à combler quant à l'impact environnemental de l'automobile, tout comme son impact social et culturel⁷². Notre thèse cherche précisément à rectifier cette omission. Sans affirmer que les appréciations négatives de l'automobile étaient la norme dans les *long sixties* – ni même aujourd'hui d'ailleurs – cette thèse constitue un effort afin de documenter la remise en question et la contestation de la domination de la technologie automobile et des formes dominantes de développement urbain qui lui étaient associées par les Montréalais. À l'instar des études sur les « freeway revolts » aux États-Unis et au Canada, elle démontre que des citoyens, aux côtés de groupes environnementalistes militants et de scientifiques, ont pris conscience des risques associés à la pollution automobile et ont cherché, à divers degrés et par différents moyens, à les opposer. À cet égard, nous pensons que cette opposition citoyenne, tout en étant loin d'être un mouvement de masse à Montréal, était un phénomène plus répandu que ce que les lacunes historiographiques à ce sujet le laissent croire.

1.1.3 Le mouvement environnemental au Québec

En soulignant l'importance des associations environnementales et citoyennes dans la construction, la mobilisation et la politisation des risques environnementaux de l'automobile, cette thèse constitue un apport important à l'historiographie du mouvement environnemental. Pendant longtemps, ce mouvement est demeuré peu étudié au Québec. Les études qui s'y consacraient donnaient l'image d'un courant isolé et portaient plus sur les stratégies organisationnelles ou les idéologies politiques des associations que sur leurs revendications et luttes⁷³. Mentionnons toutefois

⁷² Jean-Claude Marsan, *Montreal in Evolution: Historical Analysis of the Development of Montréal's Architecture and Urban Environment*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1990 ; Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992 ; Dany Fougères (dir.) *Histoire de Montréal et de sa région*, Montréal, INRS, 2012, partie 3. Un survol de l'impact environnemental de l'étalement urbain et des automobiles pour l'ensemble du Canada a également été publié récemment. Voir Laurel Sefton MacDowell, *An Environmental History of Canada*, Vancouver, UBC Press, 2012, chap. 6.

⁷³ Sur le mouvement environnemental québécois des années 1960 et 1970, mentionnons l'œuvre du sociologue Jean-Guy Vaillancourt, qui a consacré quelques articles au sujet, ainsi que deux mémoires,

l'émergence d'une historiographie qui se penche sur la politisation progressive des enjeux environnementaux avec le contexte d'agitation socio-politique des années 1960 et 1970 au Québec⁷⁴.

Néanmoins, malgré ces récents développements et afin de nous aider à mieux comprendre la nature du mouvement environnemental au Québec, de le contextualiser et de l'articuler à la mouvance contestataire de l'époque, nous nous sommes tournées vers l'historiographie américaine et canadienne à ce sujet. Après s'être intéressée pendant longtemps aux éléments de continuité entre les préoccupations environnementales des années 1960 et 1970 et celles des organisations environnementales héritées des mouvements de conservation du début du XX^e siècle, d'abord concernées par la protection de la nature sauvage (*wilderness*), cette historiographie connaît actuellement une transformation⁷⁵. En effet, les historiens du mouvement environnemental en Amérique du Nord s'intéressent de plus en plus aux petits groupes environnementaux de type *grassroots* qui se sont multipliés durant les

l'un en sciences politiques et l'autre en géographie. Jean-Guy Vaillancourt, « Le mouvement vert québécois : entre l'écologie et l'écologisme », *Possibles*, no 9 (1985), p. 35-47 ; Michel Séguin, Louis Maheu et Jean-Guy Vaillancourt, « Les nouveaux mouvements sociaux de l'environnement : au cœur des changements politiques et culturels », *Revue d'études canadiennes/Journal of Canadian Studies*, vol. 30, no 1 (printemps 1995), p. 102-114 ; Nathalie Lewis, *Idéologie et action : quatre groupes écologistes québécois. La Société pour vaincre la pollution, the Society to Overcome Pollution, la Fédération québécoise de conservation de la nature et la Fédération québécoise de la faune*, mémoire de maîtrise (science politique), Université d'Ottawa, 1994 ; Jane Barr, *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement : 1970-1985*, mémoire de maîtrise (géographie), Université McGill, 1995;

⁷⁴ Voir Valérie Poirier, « La Société pour Vaincre la Pollution comme mouvement démocratique et critique de la société de consommation (1970-1980) », *Bulletin du RCHTQ*, Vol. 34, no 1 (87), printemps 2008, p. 4-14, ainsi que les articles du dossier de Valérie Poirier et Stéphane Savard, « Le militantisme environnemental au Québec, ou comment l'environnement est devenu un enjeu politique », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (hiver 2015), p. 15-31.

⁷⁵ Plusieurs synthèses américaines sur les mouvements environnementaux se penchent sur leurs différentes tendances et sur leur évolution, en privilégiant la thèse de la continuité. Voir entre autres Robert Gottlieb, *Forcing the Spring: the Transformation of the American Environmental Movement*, Washington, Island Press, 2005 [1993]; Thomas Wellock, *Preserving the Nation : the Conservation and Environmental Movements, 1870-2000*, American History Series, Wheeling, IL, Harlan Davidson, 2007. Pour le Canada, voir Michel F. Girard, *L'écologisme retrouvé: essor et déclin de la Commission de la conservation du Canada*, Ottawa, Presses de l'Université d'Ottawa, 1994.

décennies 1960 et 1970. Selon Ryan O'Connor, ces associations locales formeraient d'ailleurs l'essentiel du mouvement environnemental moderne au Canada, et c'est précisément cette caractéristique qui différencierait le mouvement canadien de son pendant américain, dominé par les grandes organisations nationales telles que le Sierra Club⁷⁶. Or, cette dernière affirmation ne tient pas compte des travaux récents sur le mouvement environnemental aux États-Unis, qui soulignent l'importance et la montée des groupes de type *grassroots*, tel l'a démontré l'historien James Longhurst⁷⁷.

Ce renouveau historiographique insiste également sur la nécessité d'étudier les groupes environnementaux en lien avec la mouvance contestataire de cette époque. C'est précisément ce que fait Adam Rome, qui prend en considération l'importance de l'interaction des militants de la Nouvelle gauche, du mécontentement croissant des femmes de la classe moyenne et de l'explosion de la contreculture et du radicalisme étudiant dans l'émergence du mouvement environnemental moderne⁷⁸. Longhurst inscrit lui également les luttes environnementales dans le contexte plus large de la contestation des mouvements sociaux, en démontrant comment l'origine du militantisme environnemental peut être retracée dans le mouvement pour les droits civiques ainsi qu'en insistant pour que le mouvement environnemental ne soit pas étudié de manière isolée et soit plutôt « understood as a single episode in a wide-ranging revolution in society and politics »⁷⁹. Selon lui, la signification historique du mouvement environnemental moderne se trouverait précisément du côté de l'héritage laissé par les récents mouvements sociaux actifs sur la scène publique, qui ont équipé les environmentalistes avec des outils juridiques, politiques et rhétoriques tels que la contestation, la participation démocratique et les groupes de pression. Au Canada,

⁷⁶ O'Connor, *The First Green Wave*, introduction.

⁷⁷ James Longhurst, *Citizen Environmentalists*, Meford, Tufts University Press, 2010.

⁷⁸ Adam Rome, « 'Give Earth a Chance' : The Environmental Movement and the Sixties », *Journal of American History*, vol. 90, no 2 (septembre 2003), p. 525-554.

⁷⁹ Longhurst, *Citizen Environmentalists*, p. 15, xvi.

plusieurs historiens ont également souligné les liens qui doivent être établis entre les préoccupations environnementales et la contreculture⁸⁰. Frank Zelko démontre notamment comment l'expérience de la contreculture et des nouveaux mouvements sociaux, surtout américains, a été cruciale dans la montée du militantisme environnemental du groupe Greenpeace dès ses débuts à Vancouver⁸¹.

Cette tendance historiographique inspire différents questionnements pour notre thèse : comment les mobilisations reliées à l'environnement, et plus particulièrement celles visant l'impact environnemental de l'automobile, se sont-elles articulées à la contestation générale et aux préoccupations des autres mouvements sociaux présents sur la scène publique à Montréal ? Quelle est la place de l'environnement dans la mouvance contestataire des décennies 1960 et 1970 ? Ces militants d'horizons divers ont-ils partagé leurs valeurs, leurs luttes et leurs réseaux ? Se sont-ils inspirés des mêmes théories et ont-ils utilisé les mêmes stratégies et rhétoriques ? Cette thèse avance que non seulement la contestation reliée à l'automobile était bien présente durant cette époque à Montréal, mais aussi qu'elle partageait plusieurs valeurs et thèmes avec les autres mouvements sociaux présents sur la scène publique. Dès lors, elle met en lumière la diversité des préoccupations du mouvement environnemental.

Elle apporte par ailleurs un éclairage nouveau sur la manière dont ses acteurs concevaient l'environnement. Plusieurs historiens ont récemment insisté sur l'importance d'historiciser non seulement les relations mutuelles changeantes entre la société et la nature, mais également le terme environnement, un concept dont la

⁸⁰ Frédéric Robert (dir.), *De la contestation en Amérique. Approche socio-politique et contreculturelle des sixties*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012; Jean-Philippe Warren et Andrée Fortin, *Pratiques et discours de la contreculture au Québec*, Québec, Septentrion, 2015; Colin Coates (dir.), *Canadian Countercultures and the Environment*, Calgary, University of Calgary Press, 2016.

⁸¹ Frank Zelko, « Making Greenpeace: The Development of Direct Action Environmentalism in British Columbia », *BC Studies*, vol. 42-43 (été/automne 2004), p. 198.

définition varie grandement dans le temps et dans l'espace⁸². Quel est cet environnement auquel les groupes environnementaux consacrent leur militantisme ? À quelles réalités ce terme renvoie-t-il ? Notre thèse montre que dans le cas des groupes environnementaux, le terme renvoie dans un premier temps à l'environnement physique, c'est-à-dire à ses dimensions concrètes et tangibles. Ce faisant, ces groupes s'intéressent à différentes questions telles que la transformation du paysage, l'épuisement des ressources et la conservation de l'environnement. Dans un deuxième temps, notre thèse démontre que le terme comporte aussi une dimension sociale, qui est cruciale au façonnement et à la transformation de l'espace et des paysages physiques. Le champ d'action des groupes environnementaux englobe également les rapports de force socio-politiques qui façonnent l'environnement. Dès lors, notre thèse démontrera comment ces acteurs participent à constituer l'environnement comme un objet inédit de luttes sociales et politiques.

Dans le chapitre 4, nous verrons ainsi que les associations environnementales considèrent l'automobile comme un risque environnemental en raison de sa contribution à la pollution atmosphérique et à la destruction de la ville, deux préoccupations qui animent le mouvement environnemental durant la décennie 1970. Dans le chapitre suivant, nous verrons également que cette conception des risques environnementaux s'accompagne d'une forte résonance sociale, ce qui témoigne à la fois des influences qu'ont les autres mouvements sociaux sur les groupes environnementaux et de la compréhension de l'environnement que véhicule ces groupes, qui comprend une dimension sociale. Ainsi, ils nous soulignent que ces associations perçoivent également l'automobile comme une source d'inégalités sociales et environnementales, comme un objet d'oppression des femmes et comme un symbole des abus et limites du capitalisme.

⁸² Au Québec, voir notamment les travaux de Michèle Dagneais. Dagneais, *Montréal et l'eau* ; Castonguay et Dagneais, *Metropolitan Natures*.

Le chapitre 6 explore quant à lui les différentes stratégies des groupes environnementaux afin de réduire les risques de l'automobile. Ces stratégies, avançons-nous, s'inspirent de celles mises de l'avant par d'autres mouvements sociaux qui ont précédé ces groupes ou qui les ont côtoyés sur la scène publique. Tout comme eux, ils accordent par exemple une grande importance à la participation démocratique de la population. Plus globalement, les chapitres 4 à 7 permettent de voir qu'en contestant les valeurs et pratiques dominantes de la société, comme la foi en le progrès technologique et la domination de l'automobile, la mobilisation contre les risques environnementaux de cette dernière peut être considérée comme une manifestation typique des pratiques contreculturelles et du radicalisme de cette époque. À cet égard, cette lutte environnementale se réclame de la mouvance contestataire inhérente au contexte historique distinctif du Montréal des années 1960 et 1970.

Notre thèse cherche également à approfondir ou nuancer certains aspects généralement associés au mouvement environnemental moderne. Une des principales caractéristiques qui se dégage de l'histoire de ce mouvement, tant au Canada qu'aux États-Unis, est la surreprésentation des membres de la classe moyenne parmi ses acteurs⁸³. Cette particularité semble à première vue peu surprenante, la classe moyenne étant la principale artisanne des nouveaux mouvements sociaux selon les tenants de la théorie de la mobilisation des ressources⁸⁴. D'autres historiens ont expliqué l'absence de la classe ouvrière au sein du mouvement environnemental non pas par son simple désintérêt des problèmes environnementaux, mais plutôt parce que

⁸³ Barr, *The Origins and Emergence*, p. 11 ; O'Connor, *Toronto the Green*, p. 91-93 ; Bernhardt et Massard-Guilbaud, *Le démon moderne*, p. 25 ; Longhurst, *Citizen Environmentalists*, p. 58 et suivantes.

⁸⁴ William K. Carroll, « Social Movements and Counterhegemony: Canadian Contexts and Social Theories », p. 4 et Eduardo Canel, « New Social Movement Theory and Resource Mobilization : The Need For Integration », dans W. K. Carroll (dir.), *Organizing Dissent : Contemporary Social Movements in Theory and Practice*, Toronto, Garamond Press, 1992; Steven Buechler, *Social Movements in Advanced Capitalism : The Political Economy and Cultural Construction of Social Activism*, Oxford, Oxford University Press, 1999, p. 46.

ce mouvement n'aurait pas représenté ses intérêts de classe, les travailleurs étant plus préoccupés par les questions entourant les conditions de travail, voire par le simple fait de se trouver et de garder un emploi⁸⁵.

Est-ce que ces rapports sociaux se sont manifestés à Montréal ? Comment se sont-ils traduits dans la mobilisation contre les risques environnementaux de l'automobile ? Dans son mémoire sur l'origine du mouvement environnemental au Québec, Jane Barr note que le membership de deux associations au cœur de la lutte à la pollution à Montréal, la Société pour Vaincre la Pollution et *Society to Overcome Pollution*, est d'abord issu de la classe moyenne⁸⁶. Or, nous verrons également qu'un des fronts de la mobilisation contre l'autoroute est-ouest à Montréal se trouve dans le quartier populaire et ouvrier d'Hochelaga-Maisonneuve. Cette thèse ne cherche donc pas à remettre en question ou à confirmer la prédominance de la classe moyenne dans le mouvement environnemental. Elle étudie plutôt l'apport d'une diversité d'acteurs sociaux dans les mobilisations contre les risques de la pollution automobile. Ce faisant, elle emprunte une perspective qui dépasse par moments le cadre du mouvement environnemental et des associations militantes, bien qu'elle reconnaisse leur importance.

Une autre particularité qui s'impose est la place prépondérante des femmes au sein des organisations faisant la lutte à la pollution. Si quelques historiennes ont examiné les liens entre l'environnement et le genre – mentionnons notamment le recueil *Seeing Nature through Gender* dirigé par Virginia Scharff et l'ouvrage *Earthcare : Women and the Environment* de Carolyn Merchant – peu de chercheurs ont proposé

⁸⁵ John-Henry Harter, « Environmental Justice for Whom? Class, New Social Movements, and the Environment: A Case Study of Greenpeace Canada, 1971-2000 », *Labour/Le Travail*, vol. 54 (automne 2004), p. 86; Scott Dewey, « Working for the Environment : Organized Labour and the Origins of Environmentalism in the United States, 1948-1970 », *Environmental History*, vol. 3, no 1 (janvier 1998), p. 45-63.

⁸⁶ Barr, *The Origins and Emergence*, p. 11.

une histoire genrée du mouvement environnemental moderne⁸⁷. À cet égard, l'historien environnemental américain Adam Rome a lancé un appel pour une exploration plus poussée du rôle du militantisme féminin, tandis que James Longhurst a démontré le rôle essentiel des femmes dans l'émergence et le fonctionnement quotidien de l'organisation GASP (*Group Against Smog and Pollution*)⁸⁸.

Au Canada et au Québec, la contribution des femmes au mouvement environnemental est reconnue, mais elle n'a pas fait l'objet d'études ou de réflexions détaillées. Ainsi, Barr et Jennifer Head relèvent l'importance de la présence des femmes dans certaines organisations, tandis que d'autres historiens soulignent que hormis les mouvements de femmes, le mouvement environnemental est probablement, avec la contreculture, un des courants qui a su le mieux s'ouvrir à leur participation⁸⁹. O'Connor ne relève toutefois pas cette tendance dans son récent ouvrage sur le groupe *Pollution Probe* en Ontario⁹⁰.

Pourtant, la présence des femmes soulève des pistes de réflexions et des questionnements forts intéressants. Quelles sont les conséquences de cette implication

⁸⁷ Mentionnons toutefois l'ouvrage d'Elizabeth Blum, *Love Canal Revisited : Race, Class, and Gender in Environmental Activism*, Lawrence, Kansas, University Press of Kansas, 2008. Sur les liens entre l'environnement et le genre : Carolyn Merchant, *The Death of Nature : Women, Ecology and the Scientific Revolution*, San Francisco, Harper & Row, 1980 ; Carolyn Merchant, *Earthcare : Women and the Environment*, New York, Routledge, 1995 ; Virginia Scharff (dir.), *Seeing Nature through Gender*, Lawrence, University Press of Kansas, 2003.

⁸⁸ Adam Rome, « Give Earth A Chance », p. 525-554; Longhurst, *Citizen Environmentalists*, chapitre 4.

⁸⁹ Rome, « Give Earth A Chance »; Longhurst, *Citizen Environmentalists*. Pour quelques exemples d'études qui constatent ce lien entre les mouvements de femmes et le mouvement environnemental au Québec, voir Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 14-16 et Warren et Fortin, *Pratiques et discours de la contreculture au Québec*, p. 131-135. Mentionnons également le mouvement ouvrier et les syndicats, dans lequel de nombreuses femmes se sont impliquées. Voir Mona-Josée Gagnon, « Les femmes dans le mouvement syndical québécois », *Sociologie et sociétés*, VI, no 1 (mai 1974), p. 17-36.

⁹⁰ Barr, *The Origins and Emergence* ; Jennifer Read, « 'Let us heed the voice of youth' : Laundry Detergents, Phosphates and the Emergence of the Environmental Movement in Ontario », *Journal of the Canadian Historical Association/Revue de la Société historique du Canada*, vol. 7, no 1 (1996), p. 227-250 ; Ryan O'Connor, *The First Green Wave*.

pour le mouvement environnemental québécois, tant au niveau des ressources et réseaux de militants que de ses préoccupations ? Est-ce que les femmes perçoivent, conceptualisent et tentent de contrôler les risques environnementaux différemment ? Quel est leur apport dans ces luttes ? Nous y reviendrons plus en détails dans les chapitres 4 et surtout 5. Nous verrons entre autres que plusieurs associations environnementales, surtout la Société pour vaincre la pollution, la *Society to Overcome Pollution* et le Monde à bicyclette, ont bénéficié d'un important engagement de la part des femmes de la classe moyenne, ce qui a en partie contribué à leur émergence et dynamisme.

Cette implication féminine a également façonné la nature des préoccupations de ces groupes. En effet, nous verrons que l'intérêt des femmes pour la cause environnementale s'accompagne parfois d'une rhétorique maternaliste et doit être mise en lien avec l'importance historique des groupes de femmes pour la santé de la ville, ou ce que Andrea Kornbluh a nommé la « unique relationship between women and the city »⁹¹. D'autres femmes articulent leur militantisme aux schémas d'inégalité qui les oppriment dans la société, faisant ainsi le pont entre le mouvement environnemental et la lutte féministe, comme c'est le cas avec le comité cyclo-féministe du Monde à bicyclette que nous étudierons au chapitre 5. Porter attention à la présence des femmes au sein du mouvement environnemental contribue ainsi à souligner que les luttes comme celle contre la pollution automobile à Montréal ne doivent pas être étudiées de manière isolée et que les citoyens qui y prennent part proviennent non seulement de groupes et mouvements sociaux divers, mais qu'ils sont également mus par des motivations variées, ce qui influencent leurs perceptions des risques environnementaux.

⁹¹ Andrea Tuttle Kornbluh, *Lighting the Way : The Woman's City Club of Cincinnati, 1915-1965*, Cincinnati, Young & Klein, 1986, p. 1.

1.1.4 Contestation et mouvements sociaux : vers un récit plus englobant

En analysant le mouvement environnemental de manière contextualisée et en l'articulant à la mouvance contestataire des années 1960 et 1970, notre thèse contribue également à l'historiographie qui se penche sur les mobilisations, la contestation et les mouvements sociaux à cette époque. Au Canada, ces phénomènes bénéficient depuis quelques années d'un intérêt soutenu de la part des chercheurs. Cette tendance récente peut d'abord être imputée à la distance de plus en plus grande qui nous sépare de cette période, permettant un recul nécessaire à la discipline historique, mais également à la nécessité de développer un récit proprement canadien distinct du grand paradigme américain de la contestation reliée à ces années. Comme l'a suggéré Alice Echols, la domination de cette historiographie par les ouvrages d'historiens américains a souvent donné la fausse impression que la mouvance contestataire associée à ces décennies était d'abord un phénomène américain⁹². Le renouveau de cette historiographie peut également être attribué à une volonté d'élargir le récit narratif de l'agitation sociale associée à cette période au Canada et de combler les nombreuses lacunes qu'il présentait. En effet, plusieurs des études qui abordaient l'histoire de cette époque au Canada, mentionnons par exemple *La génération lyrique* de François Ricard, ainsi que *Born at the Right Time : A History of the Baby Boom Generation* de Douglas Owsram, se concentraient essentiellement sur l'étude de la jeunesse et de ses protestations sociales⁹³. Or, cette approche générationnelle à la contestation comporte certains dangers, notamment celui de se limiter à l'étude de certains thèmes qui en sont venus à former un ensemble de caractéristiques indissociables pour décrire toute la période, comme les protestations étudiantes, l'opposition à la guerre du Vietnam, les drogues, le « flower power » et l'amour libre. Plus encore, aborder les mobilisations des années 1960 et 1970

⁹² Alice Echols, « 'Across the Universe' : Rethinking Narratives of Second-Wave Feminism », dans Karen Dubinsky et al (dir.), *New World Coming : The Sixties and the Shaping of Global Consciousness*, Toronto, Between the Lines, 2009, p. 407.

⁹³ Owsram, *Born at the Right Time* ; François Ricard, *La génération lyrique*, Montréal, Boréal, 1992.

uniquement sous l'angle de la jeunesse ou de la « génération lyrique », comme le font Owram et Ricard, a non seulement un effet réducteur, mais risque également, selon ce que Kristin Ross a observé en France, de dépolitiser une contestation plus globale qui s'étendait bien au-delà des cercles de jeunes⁹⁴.

Similairement, jusqu'à récemment dans l'historiographie, la contestation et la remise en question de l'ordre établi et de la hiérarchie à cette époque étaient attribuées, sans grandes ambiguïtés, au contexte de prospérité sans précédent que connaît la décennie : « Critics of the decade's counter-culture and radicalism have interpreted events as stemming from the same 'we can have it all' mentality that the baby-boomers first acquired as children [...] Youth were able to turn their attention to issues of social justice and personality because the economy removed the immediate worries about food on the table and a job »⁹⁵. De la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'au premier choc pétrolier de 1973, il est vrai que les sociétés occidentales ont connu une prospérité sans précédent. C'est particulièrement le cas pour les années 1960, qui ont été marquées par l'installation définitive de la société de consommation de masse, les impératifs de la reconstruction étant désormais derrière la majorité des pays occidentaux⁹⁶. Néanmoins, cantonner la contestation que

⁹⁴ Kristin Ross, *May '68 and Its Afterlives*, Chicago, University of Chicago Press, 2002, introduction.

⁹⁵ Owram, *Born at the Right Time*, p. 172.

⁹⁶ Plusieurs pays occidentaux dont le Canada, la France, la Grande-Bretagne et l'Allemagne, ont vu se développer une historiographie révisionniste qui vise à se dissocier de l'expérience américaine de l'immédiat après-guerre. Ce courant suggère que les années entre la fin de la guerre et 1955 constituent une période ambiguë et économiquement hésitante pour plusieurs pays, bien distincte de la représentation conventionnelle des « fifties » américaines, considérées à tort par l'historiographie comme une période monolithique dominée par la consommation de masse et la prospérité, des phénomènes beaucoup plus représentatifs des années 1955-68. Plusieurs pays n'ont connu de réelle prospérité économique et de processus de modernisation qu'à partir du milieu des années 1950, car les années avant 1955 sont marquées par les impératifs de la reconstruction. Il existerait donc un décalage face à l'expérience américaine de la prospérité économique et du consumérisme. Pour le Canada, voir Joy Parr, *Domestic Goods : The Material, the Moral, and the Economic in the Postwar Years*, Toronto, University of Toronto Press, 1999 ; Joy Parr, « Household Choices as Politics and Pleasure in 1950s Canada », *International Labour and Working-Class History*, vol. 55 (printemps 1999), p. 112-128 ; Korinek, *Roughing It in the Suburbs* ; Nancy Christie et Micheal Gauvreau, « Introduction », dans Nancy Christie et Michael Gauvreau (dir.), *Cultures of Citizenship in Post-war Canada, 1940-1950*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2003 ; Magda Fahrni, *Household Politics* :

connaît cette période à la mentalité « we can have it all » des jeunes de la classe moyenne semble tout aussi réducteur et dépolitisant que de la réduire à la seule génération du baby-boom.

Cela revient également à faire abstraction des nombreuses limites de la prospérité d'après-guerre, mises en lumière au Canada dans quelques ouvrages⁹⁷. Tous ne sont pas touchés également par cette prospérité, et ce sont ces inégalités socio-économiques qui engendrent des mouvements de contestation et des initiatives populaires locales visant à compenser les failles à la fois du système capitaliste et de la prise en charge étatique de la protection sociale. Plusieurs exemples, à Montréal, peuvent illustrer la manière dont cette prospérité était limitée et inaccessible pour certains. Dans les années 1960, la Commission royale d'enquête sur le bilinguisme et le biculturalisme, aussi appelée la Commission Laurendeau-Dunton, démontre clairement les inégalités économiques qui touchent les francophones, un constat qui joue un rôle dans la montée d'un mouvement nationaliste au Québec⁹⁸. Dans le chapitre 7 de cette thèse, nous verrons précisément comment ces inégalités ont été invoquées dans la mobilisation contre l'autoroute est-ouest dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Dans son livre *The Empire Within*, Sean Mills évoque également que plusieurs quartiers pauvres de Montréal, tels que Saint-Henri et Pointe-Saint-Charles, ont été importants pour la propagation de projets populaires et communautaires à travers la ville⁹⁹. Ces quartiers sont également devenus des sites de

Montreal Families and Postwar Reconstruction, Toronto, University of Toronto Press, 2005. En France, voir Kristin Ross, *Fast Cars, Clean Bodies : Decolonization and Reordering of French Culture*, Cambridge, MIT Press, 1995.

⁹⁷ Voir notamment James Struthers, *The Limits of Affluence : Welfare in Ontario, 1920-1970*, Toronto, University of Toronto Press, 1994.

⁹⁸ Sur la Commission Laurendeau-Dunton, voir la thèse de doctorat de Valérie Lapointe-Gagnon, *Penser et « panser » les plaies du Canada : le moment Laurendeau-Dunton, 1963-1971*, thèse de doctorat, Université Laval, 2013, ainsi que le numéro de la revue MENS consacré à cette commission : « La Commission royale d'enquête sur le bilinguisme et le biculturalisme a 50 ans : période révolue ou projet inachevé ? », vol. 14, nos 1-2 (printemps – automne 2014).

⁹⁹ Sean Mills, *The Empire Within : Postcolonial Thought and Political Activism in Sixties Montreal*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2010, p. 46. Pour des exemples d'initiatives

résistance et de contestation qui prônent des pratiques de consommation différentes, comme des coopératives d'habitation et des banques alimentaires, ainsi que la formation d'organisations qui revendiquent un plus grand contrôle citoyen et démocratique dans le processus de renouveau urbain¹⁰⁰. À la fin des années 1960, la propagation des comités de citoyens à d'autres quartiers contribue à étendre le phénomène contestataire alors que certains citoyens embrassent officiellement des idéologies radicales de gauche et commencent à penser à la manière dont ils peuvent s'opposer aux structures de pouvoir¹⁰¹. Si l'on prend également en compte le militantisme croissant de la classe ouvrière¹⁰², il nous semble trop réducteur d'appréhender la contestation des années 1960 et 1970 comme étant l'affaire d'une seule catégorie d'âge ou d'une seule classe sociale comme le fait Owsram.

C'est donc dans le but de déconstruire le récit mythique des mobilisations marquant cette période et de diversifier ses thèmes et objets de recherche qu'a émergé un renouveau dans l'historiographie canadienne. Aux côtés d'une approche plus

populaires dans ces quartiers, voir Donald McGraw, *Le développement des groupes populaires à Montréal, 1963-1973*, Montréal, Les éditions coopératives Albert St-Martin, 1978 ; Robert Boivin, *Histoire de la Clinique des citoyens de Saint-Jacques (1968-1988) : Des comités de citoyens au CLSC du plateau Mont-Royal*, Montréal, VLB éditeur, 1988. Pour le rôle des femmes dans le militantisme communautaire à Montréal, voir Le Collectif CourtePointe, *Pointe Saint-Charles : un quartier, des femmes, une histoire communautaire*, Montréal, les éditions du remue-ménage, 2006.

¹⁰⁰ Le Collectif CourtePointe, *Pointe Saint-Charles* ; Claire Helman, *The Milton-Park Affair : Canada's Largest Citizen-Developer Confrontation*, Montréal, Véhicule Press, 1987.

¹⁰¹ À la toute fin des années 1960, plusieurs comités de citoyens font le saut de l'action communautaire à l'action politique dans le but d'être en mesure de provoquer les transformations sociales nécessaires à l'élimination des causes structurelles de la pauvreté et de s'opposer à l'intransigeance de l'administration municipale Drapeau-Saulnier. Les comités de citoyens s'organisent en comités d'action politique (CAP) pour ensuite rejoindre le Front d'action politique (FRAP), un parti municipal à la base citoyenne qui combinait « the twin poles of working-class political agency and grassroots democracy ». Mills, *The Empire Within*, p. 175. Sur le FRAP, voir Laval Doucet et Louis Favreau (dir.), *Théorie et pratiques en organisation communautaire*, Sillery, Les presses de l'Université du Québec, 1991 ; Marc Comby, « Le Front d'action politique (FRAP) à Montréal : de la naissance aux élections (1969-1970) », *Bulletin du RCHTQ*, vol. 27, no 3 (2001), p. 3-22 ; Marc Comby, « L'expérience du FRAP à Montréal (1970-1974) : La tentative de créer au Québec un parti d'extrême gauche », dans Anne Morelli et José Gotovitch (dir.), *Contester dans un pays prospère. L'extrême gauche en Belgique et au Canada*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2007, p. 153-175.

¹⁰² Mills, *The Empire Within*, p. 173 et suivantes.

« traditionnelle » de l'agitation sociale des années 1960, ces ouvrages abordent ainsi des thèmes inédits, comme la masculinité, le renouveau urbain, l'architecture et le design¹⁰³, l'expérience internationale des années 1960, des mouvements peu étudiés jusqu'à présent comme le Black Power et celui pour les droits des gais et lesbiennes¹⁰⁴, et l'émergence de premières inquiétudes à l'égard des retombées de la technologie sur l'alimentation des Canadiens¹⁰⁵. D'autres ouvrages, s'ils restent peu originaux en présentant des contributions sur les mouvements étudiants et d'autres organisations issues de la Nouvelle gauche, se démarquent toutefois des études moins récentes en adoptant un ton critique sur la période¹⁰⁶. Ce qui ressort de ces études, c'est l'étendue de la contestation et la remise en question de l'autorité et des normes établies qui marquent ces décennies. Comme le soulignent les directeurs de l'ouvrage *Debating Dissent*, ces phénomènes ne doivent pas être circonscrits aux seules protestations étudiantes, ou même aux organisations militantes, puisque cela aurait pour effet d'occulter « the experience and voice of the masses of people who did not participate in social movements ». Ils doivent plutôt englober une diversité de comportements et de réactions afin de démontrer comment « Canadians were grappling at this time with the conditions of modernity [...], with the ambiguous effect of progress, ambivalence towards scientific 'expert' authority, and alienation from a rationalized and bureaucratic postwar welfare state and labour accord »¹⁰⁷.

Au Québec, la mémoire des mobilisations des années 1960 et 1970 a reçu un traitement particulier. En effet, le récit de cette époque est dominé par la Révolution tranquille, qui en est venue à représenter, dans les croyances populaires comme dans

¹⁰³ Anastakis, *The Sixties*.

¹⁰⁴ Echols, « 'Across the Universe' », p. 407.

¹⁰⁵ Lara Campbell, Dominique Clément et Gregory S. Kealey (dir.), *Debating Dissent. Canada and the Sixties*, Toronto, University of Toronto Press, 2012, p. 4.

¹⁰⁶ Athena Palaeologu (dir.), *The Sixties in Canada: A Turbulent And Creative Decade*, Montréal, Black Rose Books, 2009.

¹⁰⁷ Campbell, Clément et Kealey, *Debating Dissent*.

plusieurs ouvrages d'histoire, une rupture nette avec le passé¹⁰⁸. Cette historiographie sur la Révolution tranquille présente un certain décalage avec l'historiographie des mouvements sociaux ailleurs en Amérique du Nord même s'il y aurait, selon Paul-André Linteau, une « tendance à confondre la Révolution tranquille avec l'ensemble des changements qui se produisent au cours des années 1960 dans les pays occidentaux »¹⁰⁹. Néanmoins, ces deux phénomènes historiques sont bien distincts et les mouvements sociaux et la contestation ont récemment été l'objet de plusieurs études menées par des historiens québécois.

Comme c'est le cas avec l'historiographie canadienne, ces études récentes traitent souvent de thèmes que l'on retrouve traditionnellement dans le récit des mobilisations sociales et politiques de cette époque, mais commencent également à explorer des sujets moins fréquemment étudiés. Par exemple, Jean-Philippe Warren s'est penché sur les mouvements sociaux associés à la Nouvelle gauche au Québec, comme le radicalisme étudiant et le militantisme marxiste-léniniste¹¹⁰, mais aussi aux différentes manifestations de la contreculture au Québec dans un ouvrage cosigné

¹⁰⁸ Voir par exemple Yvan Bélanger, Robert Comeau et Céline Métivier (dir.), *La Révolution tranquille. 40 ans plus tard : un bilan*, Montréal, VLB éditeur, 2000. Plus récemment, plusieurs études ont cherché à nuancer cette rupture, la voyant plutôt comme une période de changements accélérés entre deux périodes qui n'étaient d'ailleurs ni aussi « noire », ni aussi « révolutionnaire » que certains auteurs l'ont prétendu. Un courant révisionniste s'est également employé à remettre en question le « modèle québécois » légué par la Révolution tranquille. Étienne-Martin Meunier et Jean-Philippe Warren, *Sortir de la « Grande noirceur ». L'horizon personnaliste de la Révolution tranquille*, Sillery, Éditions du Septentrion, Collection « Cahiers du Septentrion » n° 22, 2002 ; Michael Gauvreau, *Les origines catholiques de la Révolution tranquille*, Montréal, Éditions Fides, 2008. Pour un exemple du courant révisionniste, voir Xavier Gélinas, *La droite intellectuelle québécoise et la Révolution tranquille*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2007.

¹⁰⁹ Paul-André Linteau, « Un débat historiographique : l'entrée du Québec dans la modernité et la signification de la Révolution tranquille », dans Bélanger, Comeau et Métivier, *La Révolution tranquille*, p. 36.

¹¹⁰ Jean-Philippe Warren, *Ils voulaient changer le monde. Le militantisme marxiste-léniniste au Québec*, Montréal, VLB Éditeur, 2007 ; Warren, *Une douce anarchie* ; Jean-Philippe Warren, « L'Opération McGill français. Une page méconnue de l'histoire de la gauche nationaliste », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 16, no 2, p. 97-116.

avec Andrée Fortin¹¹¹. Sean Mills s'est intéressé au militantisme politique, et plus précisément à la manière dont les théories de l'anticolonialisme ont influencé la culture de contestation à Montréal en fournissant un cadre intellectuel aux Québécois francophones afin de se représenter leur propre oppression dans une ville dominée par la langue anglaise. Daniel Ross a quant à lui offert un article sur le Monde à bicyclette, une organisation participant à la fois au mouvement environnemental et à la mouvance contreculturelle, qui sera également au cœur de l'argumentation des chapitres 4 à 6 de cette thèse¹¹². En publiant des dossiers thématiques sur les mouvements étudiants dans les années 1960, sur la gauche au Québec depuis 1945, sur l'ouverture du Québec sur le monde durant ces mêmes années et sur le militantisme environnemental, le *Bulletin d'histoire politique* a également contribué à ce renouveau historiographique sur la contestation au Québec¹¹³.

Ces études mettent également en lumière les différentes spécificités du contexte historique distinctif du Québec et du Montréal des années 1960 et 1970, participant de plus en plus à ériger un récit proprement québécois de la contestation de cette époque. Les études consacrées à ce sujet tiennent ainsi généralement compte de la situation des francophones, de la montée d'une affirmation nationale et de l'émergence d'un mouvement nationaliste québécois, véritable lame de fond qui bouleverse le Québec et la scène contestataire à cette époque. Mentionnons également que plusieurs ouvrages font état de la vitalité des syndicats, en progression durant la décennie 1960, qui opèrent une radicalisation dans la décennie suivante et qui en viennent à représenter une force sociale incontournable sur la scène publique

¹¹¹ Warren et Fortin, *Pratiques et discours de la contreculture au Québec*. La contreculture a également fait l'objet d'une autre publication, qui se concentre surtout sur ses artistes et leurs productions. Voir Karim Larose et Frédéric Rondeau (dir.), *La contre-culture au Québec*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2016.

¹¹² Daniel Ross, « 'Vive la vélorution !' : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980 », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (hiver 2015), p. 92-112.

¹¹³ « Les mouvements étudiants des années 1960 », vol. 16, no 1 (hiver 2008) ; « La gauche au Québec depuis 1945 », vol. 19, no 2 (hiver 2011) ; « Les années 60 : quand le Québec s'ouvrait sur le monde », vol. 23, no 1 (automne 2014) et « Le militantisme environnemental », vol. 23, no 2 (hiver 2015).

québécoise et montréalaise¹¹⁴. Par ailleurs, la scène contestataire montréalaise de cette période ne peut être comprise sans prendre en considération l'opposition grandissante aux processus de modernisation et aux méthodes peu démocratiques de l'administration du maire Jean Drapeau, qui ont inspiré un important militantisme citoyen et politique dans la ville¹¹⁵. Comme c'est le cas ailleurs, ces études centrées sur le Québec identifient également les valeurs et thèmes communs promus par différents mouvements à cette époque, comme la remise en question de la société capitaliste, la recherche d'une plus grande justice sociale et l'aspiration à une société plus démocratique.

En se penchant sur la manière dont les risques environnementaux de l'automobile ont été politisés et contestés par certains citoyens et organisations, notre thèse s'inspire en partie de cette historiographie québécoise et canadienne, tout en cherchant à combler certaines de ses lacunes. En effet, notre thèse rejoint le courant historiographique récent au Canada qui cherche à élargir le récit contestataire des années 1960 et 1970 en explorant de nouvelles avenues de recherche. À cet égard, notre étude propose d'inscrire les préoccupations des citoyens à l'égard des risques environnementaux de l'automobile dans une tendance plus lourde de remise en question face à la science et la technologie, qui nourrit l'émergence du mouvement environnemental.

L'historiographie commence tout juste à s'intéresser aux liens entre cette attitude de méfiance débutant dans les années 1950 et les revendications à l'égard de la pollution endossées par le mouvement environnemental durant la fin des années 1960 et surtout

¹¹⁴ Voir notamment le livre de Mills, *The Empire Within* et sur l'histoire des syndicats, voir Jacques Rouillard, *Le syndicalisme québécois. Deux siècles d'histoire*, Montréal, Boréal, 2004 (1989).

¹¹⁵ Si plusieurs historiens soulignent l'administration centralisée et le type de gestion autoritaire et peu démocratique de Drapeau, une étude plus en profondeur sur ce sujet reste à faire. Pour des pistes de recherches, voir Pierre Filion, « The Neighbourhood Improvement Plan : Montreal and Toronto : Contrasts between a Participatory Approach to Urban Policy Making », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 17, no 1 (1988), p. 16-28 ; Vincent Garneau, *Le Conseil des œuvres de Montréal : animation sociale, démocratie participative et affrontement politique*, mémoire de maîtrise en histoire, UQAM, 2011.

la décennie 1970. Comme l'affirme Erika Dyck, les années d'immédiat après-guerre sont marquées par de remarquables percées scientifiques – citons par exemple, dans le domaine de la santé, la découverte d'un vaccin contre la poliomyélite et le développement d'antibiotiques pour traiter la tuberculose – qui ont contribué à créer un climat d'optimisme général quant à la technologie et la science¹¹⁶. Toutefois, vers le milieu de la décennie 1950, les Canadiens commencent à s'interroger sur les effets subversifs méconnus et potentiels de la technologie. Catherine Carstairs a ainsi démontré comment, à partir de ces années, les effets des radiations des essais nucléaires, puis ceux des pesticides, du thalidomide, du mercure, des différents additifs alimentaires et de la fluoration de l'eau potable ont été questionnés, dénoncés et opposés par des citoyens¹¹⁷. De son côté, Christopher Dummitt démontre, dans son ouvrage *The Manly Modern: Masculinity in Postwar Canada*, comment une réflexion critique soulignant les effets pervers de la technologie moderne et de l'expertise s'est entamée vers la fin des années 1950 au Canada. Cette attitude de méfiance s'est par la suite étendue afin d'alimenter les discours de différents mouvements sociaux et radicaux, comme le féminisme, l'environnementalisme, l'anti-modernisme et la Nouvelle gauche, qui ont remis en question et critiqué la figure masculine de l'autorité – c'est-à-dire l'expert, le bureaucrate et le patriarche¹¹⁸.

1.2 Problématique et cadres conceptuels

C'est à la lumière de ce bilan historiographique que se dessine la trame de notre thèse et que prend forme la problématique, déclinée ici en deux volets. Dans un premier temps, cette thèse cherche à saisir le processus par lequel l'automobile, un important symbole de prospérité dans l'après-guerre, est devenue dans la conscience d'un nombre important de personnes un risque pour la santé et l'environnement, voire une

¹¹⁶ Erika Dyck, « The Psychedelic Sixties in North America : Drugs and Identity », dans Campbell, Clément et Kealey, *Debating Dissent*, p. 47-63.

¹¹⁷ Carstairs, « Cities Without Cavities »; Carstairs, « Food, Fear, and the Environment ».

¹¹⁸ Dummitt, *The Manly Modern*, p. 157.

« force de destruction ». De symbole de progrès et de modernité, comment et pourquoi en est-elle venue à être considérée comme un symptôme des effets subversifs de la technologie et de la consommation excessive d'après-guerre ? Comment les risques environnementaux de l'automobile ont-ils été construits et définis ? Quelles sont les forces sociales à l'œuvre dans la construction de ce risque ? En existait-il une seule définition ou est-ce que plusieurs perceptions de ce risque cohabitaient, voire s'affrontaient ? Quels facteurs ont façonné ces différentes perceptions ? Nous cherchons à comprendre la façon dont divers acteurs sociaux aux intérêts variés, incluant les experts, l'État, les citoyens, le mouvement environnemental et les mouvements sociaux en général, ont contribué à ériger la pollution automobile en un enjeu valable sur lequel se pencher, et comment certains d'entre eux ont participé à sa politisation sur la scène publique. Il s'agit donc d'analyser la construction d'un enjeu politique autour du risque environnemental de l'automobile. Mentionnons que la pollution automobile au cœur de nos recherches est envisagée ici dans un sens large et englobe la dégradation de l'environnement urbain engendrée par une utilisation massive de l'automobile, qu'il s'agisse de la pollution atmosphérique, visuelle ou sonore.

D'emblée, nous estimons que cette évolution a été un processus dynamique, qui est loin d'avoir pris la forme d'une transformation instantanée ou homogène. Son analyse doit donc prendre en considération l'implication des différents acteurs déjà mentionnés et l'influence de leurs différents discours et objectifs dans l'émergence de nouvelles préoccupations environnementales à l'égard de la pollution automobile. Par ailleurs, nous reconnaissons que la perception de l'automobile comme étant un risque environnemental est restée un phénomène marginal pendant la période qui nous intéresse. Ainsi, aux côtés des groupes sociaux étudiés ici, plusieurs, voire la majorité des experts et groupes citoyens n'ont probablement pas accordé d'attention à cet enjeu, ou ont même contesté son existence. Puisque notre thèse se penche sur le

processus de construction de ces risques, nous avons toutefois choisi de ne pas inclure leur discours dans notre thèse.

Dans un premier temps, nous formulons l'hypothèse que les experts fonctionnaires et extragouvernementaux, notamment des médecins et ingénieurs, ont joué un rôle central dans l'identification et dans la prise de conscience des risques environnementaux de l'automobile en participant à développer un savoir scientifique permettant de les définir, c'est-à-dire à les chiffrer, les analyser, à en exposer les conséquences et à élaborer des mesures afin de les contrôler. En se prononçant publiquement sur ces risques et, surtout, en assumant une autorité scientifique dans ce domaine sur la scène publique, ces experts ont également participé à légitimer l'idée que les conséquences environnementales de l'automobile constituent un risque. Alors que les experts fonctionnaires ont généralement véhiculé une conception étroite de ces risques, circonscrite à leurs implications techniques et technologiques, nous avançons que certains experts appartenant au monde académique ont plutôt soutenu que ces risques représentaient un problème social qui exigeait une prise en charge politique.

Dans un deuxième temps, nous postulons que ce sont essentiellement des citoyens engagés et des groupes environnementaux qui ont favorisé la politisation de ces risques, notamment en projetant cet enjeu sur la scène publique, en cherchant à convaincre la population de la pertinence de leurs préoccupations environnementales, et en se réclamant de la mouvance contestataire des *long sixties*. En effet, ils ont cherché à promouvoir leur vision d'une ville libérée de la domination de l'automobile, qu'ils ont légitimée en invoquant leur connaissance intime de la ville, et ont réclamé d'être consultés et de participer aux décisions qui altéraient leur environnement afin de promouvoir des valeurs environnementales et sociales différentes de celles des autorités. Par ailleurs, nous postulons que la mobilisation citoyenne contre ces risques s'est accompagnée d'une critique des processus

décisionnels concernant le développement urbain et l'environnement, qui étaient essentiellement concentrés dans les mains d'une poignée d'élus et d'experts qui favorisaient les intérêts économiques aux dépens des besoins citoyens, selon les associations environnementales.

Afin de mieux se représenter ce processus de construction des risques environnementaux de l'automobile, notre thèse s'appuie sur différentes théories du risque. Tout au long de la thèse, nous faisons ainsi appel à l'analyse culturelle du risque élaborée par l'anthropologue britannique Mary Douglas. Au centre de la vision de Douglas réside la question de la perception du risque, qu'elle considère avant tout comme un phénomène socialement construit. Selon cette approche, ce sont donc les valeurs sociales et culturelles d'une société qui déterminent ce qui est « risqué » et ce qui est acceptable.

Douglas s'intéresse également aux différents usages du risque. À cet égard, elle a développé, avec le politologue Aaron Wildavsky, une typologie des institutions sociales afin de démontrer la relation entre les organisations sociales et les valeurs et croyances des individus qui leur sont associées¹¹⁹. Selon ce modèle, il existerait quatre types d'organisations sociales, aussi appelées « cultures », et ces appartenances fournissent un cadre de référence à partir duquel on peut déterminer les attitudes devant les risques. Le premier type de culture est la culture hiérarchique et bureaucratique que l'on retrouve notamment au sein des gouvernements et qui représente les institutions « au centre » de la société. Les individus appartenant à ce groupe cherchent à utiliser le risque comme un moyen de maintenir l'ordre social et les institutions en place et leur raisonnement se fonde sur une gestion calculée des risques. Ils tentent d'identifier les menaces à cet ordre social en isolant les groupes

¹¹⁹ Douglas et Wildavsky, *Risk and Culture*, p. 138.

« à risque » militant contre l'ordre établi¹²⁰. Ces institutions sociales envisagent donc essentiellement le futur comme une conservation du statu quo et comme une extension du présent.

Le deuxième type d'organisation sociale est la culture égalitaire et sectaire. Le meilleur exemple en est, selon Douglas, les nouveaux groupes environnementaux émergeant durant les années 1960 et 1970, qui se forment aux marges des institutions centrales de la société et qui cherchent à imposer de nouvelles normes sociales et culturelles. Ces groupes se montrent généralement alarmistes et attirent l'attention sur les dangers qui menacent la société dans un futur rapproché, puisque c'est de cette façon qu'ils peuvent gagner des adhérents et les convaincre de la corruption qui mine les institutions sociales qui gouvernent et qui se situent au centre de la société¹²¹. Contrairement aux organisations bureaucratiques et hiérarchiques, ces groupes aux marges de la société « expect a different future and they expect it will be bad »¹²². Une autre culture, nommée individualiste et compétitive, est associée aux industriels et au secteur privé. Elle encourage la prise de risques dans la perspective d'un maximum de gains, et tient les gens responsables de leurs propres malheurs¹²³. Finalement, le dernier type de culture est la culture fataliste, présente chez certains individus non regroupés qui se soumettent aux valeurs et aux risques sélectionnés par les institutions en place sans tenter de contester ce système.

En démontrant comment la conception des risques environnementaux de l'automobile varie d'un acteur à l'autre, en fonction de leurs rationalités, valeurs, appartenances sociales et des contraintes de leur milieu de travail, notre thèse s'appuie sur cette typologie des institutions sociales. En effet, nous nous référons aux deux premiers types de culture identifiés par Douglas et Wildavsky afin d'expliquer les visions des risques environnementaux de l'automobile que l'on retrouve chez différents acteurs.

¹²⁰ *Ibid.*, p. 123-125.

¹²¹ *Ibid.*, p. 121-122.

¹²² *Ibid.*, p. 122.

¹²³ *Ibid.*, p. 101.

Dans le chapitre 2, nous verrons que les experts fonctionnaires, relevant majoritairement d'une culture hiérarchique et bureaucratique, reconnaissent ces risques, mais les considèrent comme un problème circonscrit et peu prioritaire, qui nécessite un contrôle gouvernemental, technique et technologique. Ce faisant, ils participent au statu quo et ne remettent pas en question les valeurs des institutions dominantes, ni les systèmes politiques et économiques qui permettent aux automobiles de polluer.

Les groupes environnementaux, en revanche, forment un groupe marginal qui tente d'imposer ses nouvelles valeurs environnementales à la société en investissant la scène publique et en faisant pression sur le système politique formel afin que ses opinions soient prises en considération. Comme nous le verrons, ces groupes se montrent concernés par les nombreuses menaces écologiques et les utilisent afin de mettre en lumière la mauvaise gestion des gouvernements, les injustices, la corruption et la pollution commises par les institutions en place¹²⁴.

L'utilisation de ce cadre théorique, appliqué à l'angle d'analyse précis que nous fournit la perception et la construction des risques environnementaux de l'automobile, nous permet de contribuer à l'avancement des connaissances de différentes façons. Il permet d'abord une meilleure compréhension des groupes sociaux étudiés. En dégagant les principales valeurs, objectifs et rationalités de chaque groupe, leur position dans la société, leur rapport au pouvoir et la manière dont tous ces facteurs participent à construire leurs visions respectives des risques de la pollution automobile, le recours à la théorie culturelle du risque permet en effet de dévoiler la manière dont ces groupes se définissent eux-mêmes et dont ils appréhendent l'avenir.

¹²⁴ *Ibid.*, p. 121.

Par ailleurs, puisqu'il s'intéresse à la construction, à la politisation et à la hiérarchisation des risques dans les sociétés, ce cadre théorique met en lumière le processus de politisation des enjeux environnementaux durant les *long sixties* au Québec. Chaque groupe social étudié ayant tenté de promouvoir sa propre vision du risque, ce cadre théorique permet donc de dévoiler les différents rapports de force et de pouvoir à l'œuvre dans ce processus. Nous verrons ainsi, sans surprise, que les mesures technologiques proposées par les experts fonctionnaires afin de contrôler la pollution automobile ont généralement été adoptées, tandis que les solutions proposées par les groupes environnementaux ont longtemps été ignorées durant la période qui nous intéresse. Le rapport de force inéquitable entre groupes environnementaux, en dépit de leur appartenance au contexte général des nouveaux mouvements sociaux, a ainsi nourri leur radicalisation vers l'écologie politique vers la fin des années 1970.

En accordant une grande importance au contexte général de remise en question de la science, de l'expertise et de la technologie dans lequel évolue le lent processus de changement de statut de l'automobile, notre thèse s'inspire également d'une réflexion plus large sur ce que les sociologues Ulrich Beck et Anthony Giddens appellent l'émergence de la « société du risque ». Avec cette théorie, beaucoup moins constructiviste que celle de Douglas, Beck soutient que le processus de modernisation, qui comprend entre autres les avancées technologiques et scientifiques, a engendré une intensification des risques humainement produits dans les sociétés postindustrielles. Ce passage des sociétés occidentales vers le nouveau paradigme de la société du risque, que Beck situe autour des années 1970, s'accompagnerait donc de nouveaux risques au potentiel catastrophique, principalement environnementaux et technologiques, qui seraient omniprésents d'une part, et d'une ampleur sans précédent, voire trop vastes pour être prévenues ou

calculées d'autre part¹²⁵. Transcendant les frontières géographiques et sociales, ces menaces écologiques et technologiques auraient pour conséquences que les sociétés seraient de moins en moins préoccupées par la répartition de la richesse et des inégalités sociales produites par l'industrialisation, et chercheraient de plus en plus à éviter les risques de la modernité¹²⁶.

À plusieurs égards, cette théorie du risque est différente, voire incompatible avec celle offerte par Mary Douglas. Sans forcer les liens entre ces deux théories bien distinctes, nous retenons tout de même certains aspects du cadre conceptuel de la société du risque, qui nous permettent de mieux comprendre la manière dont sont conçus les risques environnementaux de l'automobile chez certains acteurs que nous étudions. Ainsi, pour ces acteurs, tout comme pour Beck, la pollution automobile est construite et perçue comme un risque environnemental bien réel qui découle de la modernité. L'importance de cette théorie pour notre thèse est donc de fournir un cadre analytique afin de comprendre le contexte d'émergence des préoccupations envers les impacts environnementaux de l'automobile, mais aussi certains phénomènes associés à ce risque. Par exemple, la répartition des risques qui caractérise les sociétés du risque peut être invoquée afin d'expliquer comment la pollution automobile devient un enjeu de classe, comme nous le verrons dans les chapitres 5 et 7, c'est-à-dire que ce sont majoritairement les quartiers pauvres qui doivent subir ses risques.

Un autre élément de la théorie de la société du risque qui nous est utile est le concept de la « réflexivité ». Selon Giddens, la société du risque serait caractérisée par une préoccupation toujours plus grande envers le futur et la sécurité, les risques

¹²⁵ Ulrich Beck, «World Risk Society as Cosmopolitan Society ? Ecological Questions in a Framework of Manufactured Uncertainties », *Theory, Culture & Society*, vol. 13, no 4 (1996), p. 11.

¹²⁶ Ulrich Beck, *La société du risque: sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Flammarion, 2001, p. 26.

représentant avant tout un futur qu'il s'agit d'empêcher¹²⁷. Dès lors, les sociétés deviennent « réflexives », ce qui signifie, pour Giddens, qu'elles sont critiques d'elles-mêmes et remettent en question certaines valeurs qui faisaient auparavant consensus, comme le progrès, la science et la technologie, ainsi que les institutions qui sont fondées sur ces valeurs. Cette attitude réflexive est notamment au cœur du discours des experts extragouvernementaux étudiés au chapitre 3, qui insistent sur la responsabilité sociale dont doivent faire preuve les experts avec la technologie qu'ils participent à créer.

Par ailleurs, cette réflexivité, combinée au déclin de la confiance portée aux institutions traditionnelles afin de contrôler les risques et à la remise en question des bienfaits de la science et de la technologie, se traduirait également par un bouleversement des frontières politiques et la montée d'une nouvelle culture politique formée d'initiatives citoyennes et de mouvements sociaux, ce que Beck nomme le « subpolitique »¹²⁸. Comme nous le verrons au chapitre 6, c'est précisément parce que les groupes environnementaux et citoyens refusent la vision des risques environnementaux de l'automobile offerte par les gouvernements et qu'ils n'ont pas confiance en leur solution afin de les réduire qu'ils revendiquent une plus grande participation démocratique des citoyens. Une théorie comme celle de la société du risque nous permet donc d'analyser les motivations, techniques et discours divers qui s'entrecroisent dans la construction d'un enjeu politique autour des risques environnementaux de l'automobile, en plus de fournir un schéma d'explication général des comportements des individus.

Passant de la théorie aux études plus empiriques, les travaux de l'historienne Catherine Carstairs offrent un exemple utile afin d'illustrer comment se construit la

¹²⁷ Anthony Giddens, « Risk and Responsibility », *The Modern Law Review*, vol. 62, 1 (janvier 1999), p. 3.

¹²⁸ Beck, *La société du risque*, p. 404.

notion de risque autour d'enjeux environnementaux dans un contexte d'incertitude face à la modernité¹²⁹. Deux aspects de ses travaux sont importants pour notre thèse et peuvent informer notre démarche. Il s'agit d'abord de voir comment ont émergé des voix dissidentes, parfois même au sein du corps scientifique, qui ont pu engendrer une prise de conscience plus générale des risques propres à une technologie ou à un nouveau produit, comme elle le fait pour la fluoration de l'eau et les additifs alimentaires. Par la suite, il s'agit de voir comment les opposants ont amené le débat sur la scène publique et comment celui-ci a bénéficié d'une impulsion populaire qui a su attirer l'attention des deux côtés du spectre politique. Plus important encore pour notre recherche, Carstairs démontre comment ces mouvements de contestation qui revêtaient une ampleur de plus en plus grande à la fin des années 1960 et 1970 doivent être étudiés en parallèle avec d'autres mouvements sociaux de l'époque.

C'est d'ailleurs au sujet de ces mouvements sociaux, centraux à notre étude, que s'élabore le deuxième volet de notre problématique. Comme mentionné dans le bilan historiographique, peu d'historiens se sont penchés sur la contestation citoyenne liée à des enjeux environnementaux ou même sur les mouvements sociaux de l'environnement au Québec. Ainsi, peu de liens ont été tissés entre ces mobilisations et d'autres mouvements sociaux ou citoyens qui ont évolué sur la scène publique montréalaise. En se concentrant sur les mobilisations citoyennes autour des risques de la pollution automobile sur la santé et l'environnement, cette thèse cherche à comprendre la nature de cette contestation dans un contexte marqué par de nouveaux mouvements sociaux en effervescence à Montréal et, plus largement, sur la scène internationale. Comment cette mobilisation s'inscrit-elle dans ce contexte ? S'insère-t-elle dans un ensemble cohérent de contestation ou représente-t-elle plutôt une branche isolée ? En contestant l'ordre établi, nous pensons que les mouvements sociaux ont constitué d'importants véhicules de changement social qui s'influencent

¹²⁹ Carstairs et Elder, « Expertise, Health, and Popular Opinion » ; Carstairs, « Cities Without Cavities », Carstairs, « Food, Fear, and the Environment ».

entre eux et nourrissent leurs luttes des différentes contestations sociales menées sur la scène publique. Ainsi, durant toute la période retenue pour cette étude, des mouvements sociaux présents au Québec comme ailleurs en Amérique du Nord – citons notamment le mouvement pour la paix, celui pour les droits civils, contre les armes nucléaires, la montée de la contreculture, de la Nouvelle gauche – ont aidé à jeter les bases idéologiques et sociales d'un mouvement environnemental combinant préoccupations écologiques et contestation. Nous cherchons ici plus précisément à comprendre comment les autres mouvements et luttes menées sur la scène publique, tant à l'international qu'à l'échelle locale, ont influencé la nature de la mobilisation contre les risques de la pollution automobile à Montréal.

Nos hypothèses pour cette deuxième partie d'analyse sont informées par la vaste théorie produite sur les nouveaux mouvements sociaux (NMS). Généralement considérés comme une réponse aux sociétés modernes ou postmodernes¹³⁰, les NMS seraient différents des mouvements sociaux plus anciens comme le mouvement ouvrier, en ce que le mécontentement à la source des conflits sociaux, qui provenait autrefois essentiellement du domaine du travail, s'est étendu à d'autres rôles sociaux, comme celui de citoyen, de consommateur, de femme, etc.¹³¹ Cette évolution est particulièrement bien illustrée par le décalage entre la gauche traditionnelle, comme les syndicats, et les mouvements formant la Nouvelle gauche. Selon le théoricien des nouveaux mouvements sociaux Alberto Melucci, les nouvelles privations et insatisfactions liées au passage à la société postindustrielle jouent un rôle majeur dans l'émergence des NMS. Ce serait ainsi les besoins « postmatérialistes » – ces besoins intangibles qui sont définis en termes de consommation, de jouissance, bref, de « qualité de vie » essentielle pour la liberté individuelle et collective – qui seraient les

¹³⁰ Steven Buechler, *Social Movements in Advanced Capitalism : The Political Economy and Cultural Construction of Social Activism*, Oxford, Oxford University Press, 1999, p. 46.

¹³¹ Melucci, « The New Social Movements », p. 199; Canel, « New Social Movement Theory and Resource Mobilization », p. 30 ; Lizabeth Cohen, *A Consumers' Republic: The Politics of Mass Consumption In Postwar America*, New York, A. Knopf, 2003.

causes majeures des nouvelles protestations sociales collectives¹³². Toutes aussi « postmatérialistes » seraient les valeurs véhiculées par les participants de ces mouvements, ce qui inclut notamment une volonté de renforcer la liberté personnelle et politique, la démocratie économique et politique, la protection environnementale, l'ouverture à de nouvelles idées et une société plus juste et humaine¹³³. Leurs objectifs seraient quant à eux orientés vers la distribution de biens et d'idéaux collectifs, universels, non partisans et intangibles qui profitent à tous les membres de la société. Par ailleurs, chez les théoriciens des NMS comme Melucci, l'accent est mis sur les réseaux informels d'organisations autonomes et non autoritaires, qui encouragent des idéaux démocratiques via une participation directe des citoyens et une société civile forte¹³⁴.

En s'insérant dans le courant environnementaliste, les mobilisations contre les risques de la pollution automobile à Montréal partagent plusieurs de ces caractéristiques qui ont été identifiées comme centrales aux NMS, notamment en ce qui concerne la préoccupation envers l'injustice sociale, l'aspiration à une meilleure qualité de vie et à la protection environnementale, mais aussi l'importance de la participation citoyenne et des idéaux démocratiques. En effet, au-delà de la nature et des revendications propres à chaque NMS, plusieurs études ont cherché à prouver que les mouvements ayant émergé depuis la Deuxième Guerre mondiale étaient mus par une compréhension plus inclusive du concept de citoyenneté et ont cherché à instituer des mesures sociales afin de pallier les inégalités causées par une démocratie imparfaite¹³⁵. Aux États-Unis, James Longhurst a démontré que les membres du

¹³² Melucci, « The New Social Movements », p. 219.

¹³³ Hanspeter Kriesi, *New Social Movements in Western Europe. A Comparative Analysis*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1995, p. xx.

¹³⁴ Kriesi, *New Social Movements in Western Europe*, p. xx ; Andre Gunder Frank et Marta Fuentes, « Ten Theses on Social Movements », *Society and Nature*, vol. 1, no 3 (1993), p. 33.

¹³⁵ Pour des exemples, voir notamment Shirley Tillotson, *The Public at Play: Gender and the Politics of Recreation in Post-war Ontario*, Toronto, University of Toronto Press, 2000; Cohen, *A Consumers' Republic* ; Fahrni, *Household Politics* ; Longhurst, *Citizen Environmentalists* ; Mills, *The Empire Within*.

Group Against Smog and Pollution dans la région de Pittsburgh se considéraient comme des citoyens avant d'être des environmentalistes, en ce que leurs revendications concernaient d'abord la participation démocratique et leurs droits citoyens afin de prendre part aux décisions qui avaient un impact sur l'environnement. Nous tenterons de démontrer que ces conclusions peuvent être appliquées dans le cas qui nous intéresse. À travers la contestation des risques environnementaux de l'automobile, nous verrons que les citoyens se sont mobilisés pour que soit reconnu le droit à un environnement sain et à la protection environnementale, mais aussi leur droit d'être consultés sur des projets entraînant la reconfiguration, voire la destruction de leur environnement. À l'instar d'autres luttes associées aux NMS, la critique de ces risques était ancrée dans un discours idéologique et démocratique qui s'appuyait sur la notion de citoyenneté et sur le langage des droits de la personne, et qu'elle ne peut être comprise séparément de cette conjoncture plus large. Ainsi, au-delà des risques environnementaux qu'ils ont dénoncés, ces citoyens se sont inscrits dans une mouvance et une réflexion globales, qui impliquent la recherche d'une démocratisation plus poussée de la société.

Par ailleurs, en estimant que la lutte à la pollution automobile ne doit pas être étudiée de manière isolée, mais doit plutôt être comprise comme un épisode significatif d'une période de réformes sociales et politiques, notre thèse souligne également l'influence des autres mouvements sociaux et l'importance des réseaux de militants dans cette contestation. Bien qu'elle reconnaisse la centralité des groupes environnementaux dans la contestation des risques de la pollution automobile, cette étude adopte donc une perspective plus large en montrant comment ces risques sont aussi façonnés par des préoccupations partagées par d'autres mouvements citoyens, féministes, contreculturels, étudiants, socialistes, nationalistes, etc. À cet égard, la contestation à l'égard de ces risques automobiles peut être vue comme un « lieu d'inscription » de différentes luttes sociales ou, du moins, comme une cause environnementale reflétant

d'autres revendications sociales beaucoup plus larges liées au militantisme citoyen, à la participation démocratique et à d'autres mouvements sociaux.

1.2.1 Les *long sixties* : apports et limites d'un concept temporel

L'étude de la lente transition du statut de l'automobile d'un symbole valorisé à un objet de critiques – d'ailleurs toujours à l'œuvre à ce jour – échappe naturellement à une périodisation circonscrite. De même, une perspective centrée sur la contestation et les mouvements sociaux durant les années 1960 et 1970 implique une réflexion à l'égard de la périodisation de cette époque. En effet, cette dernière est loin de faire consensus chez les auteurs qui s'y intéressent¹³⁶. Dans son ouvrage qui se concentre sur l'expérience des années 1960 en Grande-Bretagne, en France, en Italie et aux États-Unis, Arthur Marwick rejette une périodisation qui mettrait uniquement l'accent sur les années d'agitation sociale plus marquée et propose le concept des *long sixties* afin d'englober les transformations culturelles marquant les pays occidentaux entre 1958 et 1974¹³⁷. Reprise par d'autres chercheurs, cette perspective distingue les termes « sixties » et « 1960s » en ce que le premier n'est plus uniquement considéré comme un marqueur temporel, mais aussi comme un point de départ afin d'identifier

¹³⁶ L'objectif ici n'est pas de définir une fois pour toute la périodisation des années 1960, ni même de faire une recension – qui serait interminable – des différentes périodisations proposées par les historiens. Comme l'indique Andrew Hurt, la période des *sixties* demeure un terrain contesté chez les historiens, selon le pays étudié et la perspective retenue. Dans son ouvrage, Dimitry Anastakis se demande si les années 1960 ne seraient pas « the 'end-less decade', a nostalgic, never-ending summer of '67 ». Au Canada, il présente une liste non exhaustive de périodisations possibles :

1960-1970 : Quiet Revolution in Quebec, from Lesage to the October Crisis

1963-1968 : Pearson and State Formation (Canada Pension Plan, National Health Care, Flag)

1963-1974 : The Years of Economic Nationalism, from Gordon to NDP influence

1968-1982 : Trudeau and the Rights Revolution, from the Bedroom of the Nation to the Charter.

D'autres chercheurs présentent des conceptions beaucoup plus étroites des années 1960. Au Québec, par exemple, Jean-Philippe Warren souligne le point culminant des années 1960 en parlant « des années 1968 » pour étudier les années 1967-1970. Voir Andrew Hurt, « 'When Did the Sixties Happen?' Searching for New Directions », *Journal of Social History*, vol. 33, no 1 (automne 1999), p. 147-161 ; Anastakis, *The Sixties*, p. 4 ; Jean-Philippe Warren, *Une douce anarchie. Les années 1968 au Québec*, Montréal, Boréal, 2008.

¹³⁷ Arthur Marwick *The Sixties: Social and Cultural Transformation in Britain, France, Italy, and the United States, 1958-1974*, New York, Oxford University Press, 1998.

et de conceptualiser de grandes tendances historiques¹³⁸. Cette perspective, en brouillant la conception de la période comme étant celle d'une « rupture » à la fois avec les années 1950 et 1970, rompt avec l'idée que les années 1960 représentent une période résolument distincte de ces deux autres décennies. Certains mouvements, suggère Catherine Carstairs, participent bel et bien au contexte associé aux années 1960, alors qu'ils tirent leur origine dans les années 1950 et accomplissent fréquemment leurs plus grandes réalisations dans les années 1970 seulement¹³⁹. S'il est incontestable que certains mouvements perdaient de l'ampleur dès la fin de la décennie 1960, plusieurs autres mouvements associés à la contestation des années 1960, comme le mouvement féministe, l'environnementalisme, les mouvements pour les droits des minorités linguistiques, nationales et des gais et lesbiennes, sont arrivés à maturité seulement dans les années 1970. Cette interprétation rejoint à certains égards celle que font Magda Fahrni et Robert Rutherford des Trente glorieuses au Canada, qui, sans considérer ces longues années d'après-guerre comme un bloc monolithique, met néanmoins en garde contre les dangers d'analyser une période selon un seul paradigme dominant, comme celui de la conformité des années 1950 ou de la protestation sociale des années 1960¹⁴⁰.

À plusieurs égards, notre thèse s'inscrit dans cette historiographie empruntant le concept des *long sixties*. Nous partageons la conviction que les années 1960 réfèrent à une ère de profondes transformations qui résiste à une périodisation simpliste. En évitant les repères chronologiques et thématiques trop restrictifs associés à cette

¹³⁸ Parmi les historiens qui utilisent le concept des *long sixties*, mentionnons les directeurs et la plupart des contributeurs de l'ouvrage *Debating Dissent*.

¹³⁹ Carstairs, « Food, Fear, and the Environment », p. 30. Plusieurs autres auteurs sont arrivés au même constat. Outre les contributions rassemblées dans *Debating Dissent*, citons également Korinek, *Roughing It in the Suburbs* ; Alan Petigny, « Illegitimacy, Postwar Psychology and the Reperiodization of the Sexual Revolution », *Journal of Social History*, (automne 2004), p. 63-79 ; Becki L. Ross, « Men Behind the Marquee : Greasing the Wheels of Vansterdam's Professional Striptease Scene, 1950-75 », dans Magda Fahrni et Robert Rutherford (dir.), *Creating Postwar Canada: Community, Diversity and Dissent, 1945-75*, Vancouver, UBC Press, 2008, p. 217-240 ; Carstairs et Elder, « Expertise, Health, and Popular Opinion »; Longhurst, *Citizen Environmentalists*.

¹⁴⁰ Fahrni et Rutherford, *Creating Postwar Canada*, p. 3-5.

décennie, le concept des *long sixties* nous permet d'analyser différentes facettes de la contestation associée à cette époque. Il permet de participer au courant historiographique sur les mobilisations des années 1960 et surtout 1970, tout en apportant notre contribution en y intégrant le mouvement environnemental, longtemps étudié en marge du récit des *sixties*.

Tout comme Carstairs le souligne, nous pensons que le mouvement environnemental et surtout la lutte à la pollution automobile, bien que ses manifestations concrètes soient surtout concentrées dans la décennie 1970, tire ses origines et influences dans la décennie précédente et même à la toute fin des années 1950. C'est effectivement à cette époque que certains experts commencent à se questionner, à Montréal comme ailleurs, sur les problèmes de santé liés aux émissions automobiles. Par ailleurs, France Vanlaethem avance que c'est dans ces années que l'on assiste, à Montréal, à l'émergence de critiques face aux conséquences de l'implantation d'une architecture urbaine moderne gravitant autour de l'utilisation de l'automobile¹⁴¹. Comme déjà mentionné, Carstairs et Christopher Dummitt ont quant à eux démontré que c'est dans la deuxième moitié des années 1950 qu'a émergé une remise en question des « progrès » amenés par la science et la technologie. Si les critiques quant à l'impact environnemental de l'automobile étaient seulement émises par une mince minorité de professionnels et de citoyens à la fin des années 1950, elles annoncent toutefois une inquiétude de plus en plus importante dans la population dès le milieu des années 1960. Le concept des *long sixties* nous permet donc d'inclure ces premières inquiétudes, mais surtout d'insister sur l'importance de la mouvance contestataire et des mouvements sociaux marquant la fin des années 1960 et la décennie suivante dans l'étude de la transition du statut de l'automobile. En effet, c'est à cette époque que l'influence du mouvement environnemental est la plus manifeste, alors que dès le début des années 1970 et pour tout le restant de la décennie, plusieurs groupes font de

¹⁴¹ France Vanlaethem, « The Ambivalence of Architectural Culture in Quebec and Canada, 1955-1975 », dans Anastakis, *The Sixties*, p. 135.

la pollution de l'air un de leurs principaux chevaux de bataille et tentent de faire pression sur les gouvernements afin de diminuer l'impact des automobiles¹⁴².

Contrairement à plusieurs livres dédiés à l'agitation sociale et à la contestation des années 1960, qui préfèrent s'arrêter en 1973 avec la Crise du pétrole ou en 1975 avec la fin des Trente glorieuses, puisque ces deux dates marquent généralement la fin du contexte général de prospérité en Amérique du Nord, notre étude se termine à la toute fin des années 1970. D'une part, nous suggérons ici que ces dates ne collent pas suffisamment à la réalité du mouvement environnemental au Québec, dont les associations connaissent un important dynamisme tout au long de la décennie. En effet, plusieurs nouveaux groupes, de même que des tentatives de regroupements, voient le jour dans la deuxième moitié des années 1970, et certaines d'entre elles se radicalisent à la fin de la décennie en amorçant un virage vers l'écologie politique. D'autre part, cette périodisation nous permet également d'offrir un recul suffisant afin d'aborder l'impact de la crise du pétrole de 1973 et d'étudier la prise de conscience qui s'opère quant aux dangers d'une dépendance trop grande des sociétés occidentales à l'égard des voitures. Étendre le concept temporel des *long sixties* jusqu'en 1979 nous permet donc, dans le cadre de notre thèse, de mieux saisir les différentes formes de contestation reliées aux risques environnementaux de l'automobile.

À d'autres égards, nous devons toutefois rester conscientes des limites du concept des *long sixties* dans le cadre de notre étude sur les risques de l'automobile et le mouvement environnemental. En effet, en tentant de conceptualiser des tendances historiques qui se déploient sur plus d'une décennie, ce concept occulte certaines ruptures importantes survenant durant ces années et les spécificités propres aux années 1970. Pour plusieurs chercheurs, cette décennie se distingue essentiellement du point de vue économique. Après le contexte de prospérité sans précédent qui durait depuis la fin de la guerre en Amérique du Nord, les années 1970 seraient ainsi

¹⁴² Flink, « Three Stages of American Automobile Consciousness », p. 470.

caractérisées par le retour en force des inquiétudes liées à l'inflation et au marché de l'emploi, tant dans la population qu'au sein des gouvernements. D'autres historiens, comme Doug Owrarn, tracent une ligne claire entre l'atmosphère générale des *sixties* et celle de la décennie suivante, alors que « promises of utopia were supplanted by fears of Armageddon »¹⁴³. Selon Owrarn, la fin des *sixties* marque l'effacement d'une certaine « unité de la jeunesse » et de l'optimisme général de la culture hippie et cède la place au désenchantement, à la violence, à la culture de la drogue et au renforcement des divisions de classe, d'identité, de genre et d'idéologie.

Sans verser dans ces représentations quelque peu caricaturales de ces deux décennies, notre étude du mouvement environnemental nous permet néanmoins de souligner que les années 1970 se distinguent des années 1960 à certains égards, notamment par leur façon d'entrevoir l'avenir. Pour les experts extragouvernementaux et les groupes environnementaux actifs dans les années 1970 et que nous étudions dans notre thèse, le futur est essentiellement porteur de menaces qu'il s'agit de prévenir, ce qui ne reflète pas l'optimisme de la décennie 1960. Notre étude témoigne également de la spécificité des années 1970 par rapport aux décennies précédentes en ce que les groupes faisant partie du mouvement environnemental ne véhiculent pas seulement une critique des tendances de développement urbain des années 1950, mais également des années 1960. En effet, l'automobile a largement dominé les plans de développement urbain dans les années 1960 à Montréal comme ailleurs en Amérique du Nord, comme en témoigne la construction de nombreuses autoroutes urbaines, et c'est contre ce type de développement que les groupes environnementaux se positionnent.

Finalement, le concept des *long sixties*, en pointant à la cohérence des phénomènes contestataires durant ces années, dissimule les distinctions fondamentales entre

¹⁴³ Owrarn, *The Baby Boom Generation*, p. 284.

certaines mouvements. Dans notre thèse, nous soulignons notamment les différences irrécyclables entre le mouvement environnemental et les mouvements de libération plus radicaux. Effectivement, malgré un discours idéologique parfois radical, il serait excessif de prétendre que les groupes environnementaux sont révolutionnaires. De manière générale, ils se montrent conscients que les changements qu'ils souhaitent dans la société doivent se faire à l'intérieur du système. Ils tentent donc de participer au système, et non de le renverser. Malgré les avantages du concept des *long sixties* pour notre étude de la lutte à la pollution automobile, nous devons ainsi être conscientes des limites qu'il implique.

1.2.2 Une lutte urbaine

Partout en Amérique du Nord, la lutte à la pollution automobile est essentiellement urbaine. Avec cette thèse, nous proposons de limiter notre cadre spatial à la région montréalaise, ce qui permet de se concentrer sur une zone urbaine et d'aborder à l'occasion la relation qui s'installe entre le centre-ville et les banlieues. En circonscrivant notre étude à la région montréalaise, nous souscrivons d'abord à la nécessité de distinguer, au sein de l'Amérique du Nord, le Canada des États-Unis et plus particulièrement de la Californie, l'attitude du gouvernement canadien étant considérablement moins sévère dans la mise au point et l'application de la réglementation des émissions automobiles polluantes¹⁴⁴. À l'échelle nationale, les rares études abordant les impacts environnementaux de l'automobile ne semblent toutefois pas relever de différence entre l'attitude des Montréalais et celle des autres Canadiens. Le choix de limiter le terrain d'enquête à la région montréalaise permet donc de tenter d'établir des spécificités québécoises encore non étudiées, notamment au niveau des liens entre différents mouvements sociaux présents sur la scène locale montréalaise à la même époque. Par ailleurs, inhérente à un cadre d'analyse façonné

¹⁴⁴ Anastakis, « A 'War on Pollution'? », p. 100.

par le risque et les nouveaux mouvements sociaux, l'idée que les Montréalais impliqués dans la lutte à la pollution automobile sont influencés par ce qui se passe ailleurs dans le monde, et spécialement en Amérique du Nord, est également présente dans cette thèse. Si l'analyse reste centrée sur les préoccupations et la mobilisation des Montréalais, elle ne reconnaît pas moins que ces manifestations sont indissociables d'inquiétudes environnementales et d'idéaux beaucoup plus larges. Après tout, au-delà des expériences locales, plusieurs auteurs ont avancé que les NMS sont façonnés par une conscience globale, alors que la société du risque décrite par Beck en est une dans laquelle les menaces écologiques et technologiques transcendent les frontières géographiques et sociales¹⁴⁵.

1.3 Sources et méthodes

Les risques environnementaux de l'automobile ne se retrouvent pas dans les archives comme un phénomène circonscrit. Similairement, les critiques et l'opposition à ce risque ne se présentent pas toutes sous la même forme et sont loin d'être véhiculées par un seul acteur ou groupe social. C'est pourquoi les sources qui peuvent nous renseigner sur ce sujet sont diverses et, surtout, dispersées.

La première source consultée, les coupures de presse compilées, numérisées et classées selon différents thèmes par les Archives de la Ville de Montréal (VM6), nous a servi de tremplin afin de prendre le pouls de l'ampleur et de l'évolution des inquiétudes exprimées dans la population à l'égard des différentes facettes de la pollution automobile. Ces articles tirés des principaux quotidiens¹⁴⁶, mais aussi

¹⁴⁵ Soulignons notamment l'ouvrage récent de Dubinsky *et al.* (dir.), *New World Coming* et Beck, *La société du risque*, p. 41.

¹⁴⁶ Parmi les principaux quotidiens, mentionnons *Le Devoir*, *La Presse*, *The Montreal Star*, *The Gazette* et le *Journal de Montréal*.

d'autres journaux à moins grand tirage¹⁴⁷ et des magazines¹⁴⁸, couvrent une variété de sujets, tels que la pollution de l'air, du bruit, les problèmes de circulation dans la métropole, la construction d'autoroutes, les groupes citoyens, les grandes conférences antipollution, etc. En offrant des éditoriaux, des lettres ouvertes de citoyens, en relayant constamment les avis des experts sur la pollution et en retraçant les principales activités des groupes environnementaux et des autorités afin de lutter contre la pollution automobile, ces coupures de presse ont fourni un premier tour d'horizon des préoccupations environnementales de différents acteurs et se sont avérées utiles afin d'informer nos recherches subséquentes. Si cette source est somme toute peu originale, les journaux ayant fréquemment une place de choix dans les analyses historiennes, il s'agit ici d'une ressource importante puisque le dépouillement d'autant de journaux et magazines durant une aussi longue période de temps aurait été une tâche colossale qui aurait nécessité un dépouillement par échantillonnage et qui aurait concerné les journaux les plus importants seulement. Mentionnons toutefois la principale limite de ce corpus, celle d'être entièrement constitué selon le point de vue de l'administration municipale.

Un deuxième corpus est constitué d'archives gouvernementales des paliers municipal, provincial et fédéral. Les informations qu'elles renferment sont essentielles afin de saisir les discours des autorités sur ce nouvel enjeu de santé publique, la mise en place de législations et de mesures pour limiter la pollution et les débats constitutionnels entourant la responsabilité de cette nouvelle préoccupation. Elles témoignent par ailleurs de la difficulté des autorités à faire face à la pollution, un phénomène difficile à circonscrire, qui touche tout le monde et transcende les frontières, ainsi que du manque de clarté législative entourant sa prise en charge.

¹⁴⁷ Par exemple : le *Flambeau de l'Est*, les *Nouvelles de l'Est*, *Le Jour*, *La Patrie*, *Montréal-Matin*, *La Voix Populaire*.

¹⁴⁸ Par exemple : l'*Actualité*, *Québec-Press* et *Cités et Villes*.

Dans les archives de la Ville de Montréal, outre les coupures de presse et les règlements municipaux, la documentation intéressante pour notre thèse provient dans un premier temps du Service de santé, en place jusqu'en 1971. Outre les études détaillées fournies par ce Service, comme celle, centrale, sur la pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal, le Service de santé a également laissé derrière lui ses rapports annuels, ainsi que son organe principal, le *Bulletin d'hygiène*. Dès 1970, la responsabilité de la pollution atmosphérique incombe à la Communauté urbaine de Montréal, nouvellement créée, et c'est désormais ce palier de gouvernement régional qui publie les statistiques, les rapports de la qualité de l'air et les études sur la pollution atmosphérique que nous utilisons dans notre thèse.

Au palier provincial, les documents recélant des informations sur la pollution automobile sont dispersés parmi divers fonds. Si le ministère de l'Environnement (E57) n'est créé qu'en 1979, on y retrouve néanmoins de la correspondance ainsi que des rapports datant de toute la décennie 1970, rédigés par le ministre délégué à l'environnement ou le Service de protection de l'environnement créée en 1971. La recherche dans ce fonds est limitée par la destruction de plusieurs boîtes d'archives lors d'un incendie au centre de préarchivage du gouvernement du Québec en 1981, dont plusieurs contenaient des études, des notes de recherche et des rapports. Notre dépouillement est toutefois bonifié par une recherche par mots-clés approfondie, ce qui nous a permis de consulter des documents divers, incluant correspondance, mémoires, coupures de presse, documents de travail sur l'élaboration d'une loi-cadre contre la pollution de l'air, analyse du rôle de la circulation dans la pollution, etc., dans plusieurs autres fonds, comme ceux du ministère du Conseil exécutif (E5), du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (E22), du Bureau d'audience publique sur l'environnement (E82), de la Santé (E8), du Conseil de la conservation et de l'environnement (E63), et des Transports (E23). Nos recherches dans les archives de BANQ sont limitées par les restrictions de consultation des fonds d'archives privés.

Les boîtes dont les descriptions concernent les dossiers personnels de ministres sur les questions environnementales n'ont donc pas pu être consultées.

Le même type d'information se retrouve dans les archives conservées à Ottawa. En plus du fonds et des publications d'Environnement Canada (RG108), on retrouve principalement des documents ayant trait à la pollution de l'air et par le bruit dans le fonds du ministère des Transports (RG12) et dans les dossiers de correspondances du premier ministre Lester B. Pearson (MG26-N4). Il est à noter, toutefois, que certaines sous-séries qui semblaient particulièrement intéressantes pour nos recherches, comme celle du Conseil consultatif canadien de l'environnement, sont demeurées restreintes à la consultation malgré nos demandes d'accès à l'information. Par ailleurs, nous avons exploité les catalogues des bibliothèques nationales du Québec et d'Ottawa afin de trouver de nombreuses publications gouvernementales sur des sujets divers qui peuvent éclairer certains pans de notre thèse : pollution atmosphérique, émissions polluantes des véhicules moteurs, les effets de la pollution par le bruit, les avantages de la bicyclette comme moyen de transport, etc¹⁴⁹.

La construction de l'enjeu des risques environnementaux de l'automobile peut également être documentée à travers les revues médicales. Nous avons ainsi procédé au dépouillement de plusieurs revues – *L'Action médicale*, *Canadian Journal of Public Health*, *Canadian Medical Association Journal*, *l'Union médicale du Canada* – pour la période comprise entre 1955 et 1979. Les articles repérés nous permettent de mieux saisir l'évolution des avis médicaux concernant la pollution automobile, les préoccupations des autorités sanitaires et leurs recommandations vis-à-vis de l'utilisation croissante des automobiles.

¹⁴⁹ Une liste complète des sources est présentée en bibliographie.

Un autre ensemble de sources, le plus important pour notre thèse puisqu'il est utilisé dans plusieurs chapitres, permet de documenter la perception des risques environnementaux de l'automobile chez les citoyens et associations. Cette question est plus délicate, compte tenu de la difficulté d'obtenir des témoignages de première main à propos d'une lutte somme toute assez diffuse. Un premier tour d'horizon de cette perception citoyenne est permis par les nombreuses lettres adressées aux journaux contenues dans les dossiers de presse des AVM. En ce qui concerne la contestation face aux risques de la pollution automobile, nous nous sommes tournés vers les groupes de citoyens basés à Montréal qui ont investi l'espace public et dont les actions concernaient, directement ou par la bande, la protection de l'environnement et la préservation du milieu urbain. Ces groupes citoyens ou environnementalistes, surtout actifs à partir du tournant de la décennie 1970, sont variés ; les principaux sont la Société pour Vaincre la Pollution, *Society to Overcome Pollution*, Sauvons Montréal, Espaces verts, le Monde à Bicyclette et la Fédération québécoise du cyclotourisme (Vélo-Québec par la suite). Sauf dans le cas du Monde à Bicyclette, dont les archives se trouvent dans les locaux de l'organisme Cyclo Nord-Sud, ces groupes n'ont pas conservé un fonds d'archives qu'il est possible de consulter¹⁵⁰. Les nombreuses publications et études qu'ils ont laissées derrière eux sont toutefois disponibles à la BANQ. Nous avons retenu les informations qui traitaient de la pollution ou de la destruction de l'environnement urbain par l'automobile, qu'il s'agisse de statistiques, de textes d'opinion, de conseils adressés aux membres du groupe, d'entrevues, de campagnes d'éducation et de sensibilisation ou de la programmation d'évènements. Ces informations constituent un témoignage inestimable afin de saisir la nature de la contestation contre la pollution automobile, de même que les façons dont cette lutte s'insérait dans le contexte et la mouvance contestataire de l'époque.

¹⁵⁰ Dans le cas de STOP, le mémoire de Jane Barr confirme que les archives de l'organisation ont été détruites par un incendie en 1986. Barr, *The Origins and Emergence*, p. 91 n73.

Sans constituer un corpus principal qui s'étend à toute la thèse, plusieurs autres sources ont été consultées ponctuellement afin de rassembler des informations sur un sujet précis, ou tout simplement pour diversifier les discours étudiés. Parmi ces fonds, mentionnons le fonds du *Montreal Council of Social Agencies* (M.G. 2076) conservé au Centre d'archives de l'Université McGill, lequel renferme plusieurs documents ayant trait à la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest, dont le rapport final et quelques mémoires. L'analyse de la controverse suscitée par la construction de l'autoroute est-ouest a également été complétée par la consultation du centre de documentation du Centre d'histoire de Montréal, qui a mené des recherches sur les zones du centre-ville détruites par cette autoroute dans le cadre de l'exposition *Quartiers disparus*. La visite des archives de la STM (S6, S7) nous a permis d'étudier un discours de plus en plus présent au début des années 1970, qui présentait aux Montréalais le transport en commun comme étant un remède à la pollution de l'air. Le fonds consacré au professeur Fred H. Knelman (P045) au Service de gestion des documents et des archives de l'Université Concordia, a également été consulté afin d'en apprendre plus sur le parcours de cet expert académique qui développe un discours public important sur les risques environnementaux durant la période qui nous intéresse. Mentionnons également les publications de différents experts non gouvernementaux, notamment les livres *A Citizen's Guide to Air Pollution*¹⁵¹ du docteur David V. Bates et *Dossier pollution*, publié par Tony LeSauteur et Marcel Chaput¹⁵². Enfin, mentionnons plusieurs caricatures et dessins trouvés en ligne dans les collections du Musée McCord ou encore dans le répertoire de dessins disponibles sur le site du militant Frédéric Back¹⁵³, qui témoignent eux également de l'importance de la contestation de la pollution automobile dans l'actualité durant les années 1970.

¹⁵¹ David V. Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1972.

¹⁵² Tony LeSauteur et Marcel Chaput, *Dossier pollution*, Montréal, Éditions du Jour, 1971.

¹⁵³ Frédéric Back était un illustrateur, un réalisateur et un artiste engagé. Il s'est impliqué dans le mouvement environnemental, notamment au sein de l'association SVP au début des années 1970. Au

Il est à noter que nous n'avons pas tenu compte de la voix de l'industrie automobile dans cette thèse, bien que ses divers représentants aient certainement véhiculé une conception des risques environnementaux de l'automobile propre à eux, qui se distingue de celles que nous étudions dans cette thèse. Ce choix découle d'une part des difficultés d'accès aux sources qu'aurait rencontré une telle entreprise, ainsi que de notre volonté de se concentrer sur Montréal, une ville où l'industrie automobile est peu présente.

L'ensemble de ce corpus a été dépouillé, classé et soumis à une analyse critique. Mentionnons d'abord que si les risques environnementaux forment le sujet de notre étude, nous ne cherchons pas à déterminer s'ils sont bien réels ou la manière dont leur acuité s'accroît durant la période étudiée. Ce qui nous intéresse ici, ce sont plutôt les acteurs sociaux – experts, État, citoyens, associations environnementales – et la manière dont leurs discours et pratiques ont participé, parfois de manière conflictuelle, à construire, légitimer, diffuser et politiser les risques environnementaux de l'automobile. Ce faisant, notre approche est celle de l'histoire sociale, qui nous permet d'insérer l'analyse de ces risques dans celui des rapports sociaux et des rapports de pouvoir entre ces différents groupes sociaux. Par ailleurs, le croisement de plusieurs sources variées (études et articles scientifiques, publications gouvernementales, articles de journaux, bulletins d'associations, fonds personnels, etc.) afin d'étudier les discours des acteurs étudiés renforce nos conclusions sur ce point.

D'abord, afin de mieux comprendre la manière dont ces acteurs participent à la construction des risques environnementaux de l'automobile ainsi que leurs valeurs et

leurs idées, une grande partie de notre travail a été consacrée à mieux connaître ces individus et ces groupes environnementaux. En effet, chacun d'entre eux a un parcours, un statut professionnel ou social, des contraintes, des préoccupations et des objectifs différents qui façonnent leur discours quant à ces risques. À cet égard, nous avons utilisé différents outils, qu'il s'agisse d'articles de journaux, de description de fonds dans des archives, de notices nécrologiques ou de chroniques biographiques accompagnant des articles. Malgré nos recherches, toutefois, certains parcours individuels ont été difficiles à retracer. Dans le cas des groupes environnementaux, le récit de leur fondation et la description de leur profil se sont surtout faits à partir de leurs propres publications. Bien que ces documents soient riches en informations au sujet de leurs principales caractéristiques et de leurs objectifs premiers, ils présentent néanmoins la limite d'avoir été produits par ces groupes mêmes, et donc de les présenter de manière largement favorable. Lorsque possible, nous avons donc complété ces informations avec quelques études qui se sont déjà employées à dresser un inventaire détaillé de ces groupes¹⁵⁴. Ces informations biographiques nous ont notamment permis de mieux comprendre leurs perceptions, leurs actions et d'articuler ces informations individuelles à une analyse plus large des groupes sociaux auxquels ces acteurs appartiennent. Cette opération doit toutefois se faire avec précaution. Chaque grand groupe d'acteurs que nous étudions, qu'il s'agisse des experts fonctionnaires, non gouvernementaux ou des groupes environnementaux, est composé d'individus ayant une agentivité et des caractéristiques propres. Ainsi, bien que nous considérons que ces individus appartiennent à un groupe social, en ce que leur profil correspond aux critères que nous explicitons au début des chapitres, nous tentons néanmoins de distinguer certains de leurs traits distinctifs qui pourraient expliquer des variations dans les discours des groupes sociaux à l'étude.

¹⁵⁴ Citons notamment le mémoire de Jane Barr, qui nous a été très utile dans le cas de la SVP et de STOP. Barr, *The Origins and Emergence*.

Par la suite, nous nous sommes intéressés aux stratégies discursives utilisées par ces acteurs, aux rhétoriques empruntées et aux modes de légitimation de leur savoir dans la construction des risques environnementaux de l'automobile, en gardant le souci de toujours les relier avec les objectifs qu'ils poursuivaient. Ces différentes stratégies sont particulièrement bien démontrées dans les écrits des groupes environnementaux, car leur objectif global était clairement énoncé : il s'agissait d'informer la population, de convaincre les citoyens d'adopter leurs valeurs environnementales et de faire pression sur les gouvernements afin que leurs voix et préoccupations soient prises en compte, notamment en soulignant l'urgence d'agir en matière d'environnement et en suggérant des pistes de solutions. Cette analyse s'étend également aux silences et aux aspects que les acteurs étudiés ont négligés, voire dissimulés, dans leur discours, qui témoignent de leurs préoccupations immédiates ou encore de leurs contraintes de travail, comme c'est le cas avec les experts fonctionnaires qui devaient arrimer leur opinion sur la pollution automobile aux contraintes imposées par les autorités politiques.

L'emploi d'une perspective multiscalaire, à la fois locale et internationale, afin d'analyser les liens entre les groupes environnementaux et d'autres mouvements sociaux met également en lumière leur appartenance à la mouvance contestataire des *long sixties* et au grand ensemble des mouvements sociaux. D'une part, leurs liens avec d'autres mouvements évoluant sur la scène locale à Montréal sont étudiés par le biais de leur participation conjointe à différents événements et les recoupements dans leurs réseaux de militants. D'autre part, en analysant les influences dont ces groupes environnementaux se réclament et les stratégies qu'ils empruntent, nous soulignons également qu'ils sont concernés et influencés par d'autres mouvements internationaux.

Finalement, il convient d'inclure ici une brève explication de notre lexique afin d'aborder le mouvement environnemental. Notons d'abord que, en dehors de la

Société pour vaincre la pollution et de la *Society to Overcome Pollution*, les autres associations étudiées dans cette thèse ne cantonnent pas leur mandat à la seule protection de l'environnement. Comme nous le verrons, Sauvons Montréal, par exemple, s'intéresse à la conservation du patrimoine et autres luttes urbaines, alors que le Monde à bicyclette et la Fédération québécoise du cyclotourisme se définissent d'abord par leur intérêt pour la cause cycliste. Néanmoins, malgré le débat sémantique que cela peut soulever, nous utilisons le terme générique « groupes environnementaux » afin de désigner toute organisation s'intéressant à l'environnement et aux risques environnementaux de l'automobile. Afin de désigner la tendance de radicalisation du mouvement environnemental vers la fin des années 1970 à laquelle participent presque tous les groupes environnementaux dans cette thèse (sauf la Fédération québécoise du cyclotourisme), nous utilisons plutôt le terme « écologie politique », qui réfère à une idéologie politique. C'est effectivement à cette époque que les groupes environnementaux amorcent des tentatives de regroupement afin d'augmenter leur rapport de force face aux autorités politiques. Ils posent alors les bases d'un projet proposant la restructuration de la société autour de valeurs sociales et environnementales¹⁵⁵.

Conclusion

Devant une historiographie qui s'est peu intéressée aux impacts sociaux et surtout environnementaux de l'automobile après la Deuxième Guerre mondiale, cette thèse vise à retracer la lente transformation du statut de l'automobile en un risque pour la santé et l'environnement à Montréal durant les *long sixties*. Cette problématique permet d'analyser deux processus inhérents à cette transformation : d'abord, la construction des risques environnementaux de l'automobile et ensuite, les

¹⁵⁵ Vaillancourt, « Le mouvement vert québécois », p. 35-47.

mobilisations provoquées par ces risques. Dans un premier temps, chacun des trois premiers chapitres d'analyse est consacré à un groupe social participant à la construction de ces risques, soit les experts fonctionnaires, les experts extragouvernementaux et les groupes environnementaux. En identifiant un discours différent chez chacun de ces acteurs, façonné entre autres par la culture du milieu dans lequel ils évoluent et leur système de valeurs, cette manière de structurer l'argumentation permet de souligner la nature construite et changeante de ces risques. Ensuite, les chapitres suivants se penchent sur les efforts des groupes environnementaux afin de politiser les risques de la pollution automobile, c'est-à-dire en faire un enjeu valable sur lequel se pencher. La nature de la mobilisation à l'égard de ces risques, qui prend place dans une conjoncture marquée par une mouvance contestataire et par de nombreux mouvements sociaux sur les scènes internationale et montréalaise, est également étudiée. Cette analyse contextualisée de la lutte à la pollution automobile permet de contribuer à l'historiographie du mouvement environnemental en mettant en lumière un de ses aspects importants, à savoir qu'il est profondément influencé par d'autres luttes se déroulant sur la scène publique auparavant ou au même moment.

CHAPITRE II

LES EXPERTS FONCTIONNAIRES : SAVOIR SCIENTIFIQUE, LÉGITIMITÉ ET INFLUENCE LIMITÉE

Au cœur de notre thèse repose le questionnement suivant : de symbole de progrès et de modernité, comment l'automobile en est-elle venue à être considérée comme un risque pour la santé et l'environnement aux yeux de certains individus et groupes dans la société québécoise ? Quelle est la nature de ce risque ? Quelle importance ce risque a-t-il revêtue dans la société globale ? Nous insistons, tout au long de cette thèse, sur l'idée qu'il s'agit d'un processus dynamique, qui a fait interagir plusieurs acteurs aux conceptions parfois assez différentes de ces risques et que, conséquemment, la priorité accordée à ces risques dans la société est loin d'être la même pour tous.

Dans ce chapitre, nous nous concentrons sur le rôle des experts de la fonction publique – surtout des ingénieurs et des médecins – dans ce processus. Ce rôle des experts et de la science, souvent déterminant dans l'identification d'enjeux environnementaux et la sélection des risques¹, est encore peu étudié dans le contexte

¹ Stephen Bocking et Joel Tarr ont tous deux identifié l'expertise, la technologie et les connaissances scientifiques comme étant des facteurs importants dans la sélection et la construction des risques reliées aux enjeux environnementaux. Voir Stephen Bocking, *Nature's Experts. Science, Politics and*

québécois, contrairement aux États-Unis où il est une partie intégrante du récit du mouvement environnemental américain². Le rôle de l'expertise et de la science n'occupe pas non plus un rôle central dans la théorie culturelle des risques de Mary Douglas, qui se concentre surtout sur les valeurs sociales et culturelles d'une société afin d'expliquer la sélection des risques à grande échelle³. Or, bien que nous mettions à profit la vision constructiviste du risque proposée par Douglas dans ce chapitre, nous accordons toutefois plus d'attention aux jugements scientifiques et à l'expertise dans la sélection des risques. Comme l'ont souligné les historiens Christoph Bernhardt et Geneviève Massard-Guilbaud, « il ne fait aucun doute qu'experts et autres intermédiaires ont joué, en matière d'environnement, un rôle extrêmement important, à la fois dans la formation de l'opinion publique et dans l'information des autorités »⁴. Si l'on rejette, dans l'analyse du processus de construction de l'automobile comme un risque pour la santé et l'environnement, les nouvelles études scientifiques produites par ces experts et soulignant la dangerosité du monoxyde de carbone et des autres polluants automobiles, on élimine dès lors la base sur laquelle se construit la légitimité de ce risque aux yeux de la population et du mouvement environnemental.

Ce chapitre vise à répondre à plusieurs questionnements : qui étaient ces experts ? Pourquoi et comment se sont-ils intéressés au risque de la pollution automobile ?

the Environment, New Jersey, Rutgers University Press, 2004, p. 4 et Joel A. Tarr, *The Search for the Ultimate Sink : Urban Pollution in Perspective*, Akron, University of Akron Press, 1996, p. 7.

² Mentionnons notamment l'attention accordée par les chercheurs américains à la biologiste Rachel Carson, dont la parution du livre *Silent Spring* en 1962 est parfois considérée comme la naissance du mouvement environnemental moderne aux États-Unis. Voir Mark Hamilton Lytle, *The Gentle Subversive : Rachel Carson, Silent Spring, and the Rise of the Environmental Movement*, Oxford, Oxford University Press, 2007, 288 p.

³ Voir par exemple Mary Douglas et Aaron Wildavsky, *Risk and Culture. An Essay on the Selection of Technical and Environmental Dangers*, Berkeley, University of California Press, 1982; Mary Douglas, *Risk and Blame. Essays in Cultural Theory*, New York, Routledge, 1992.

⁴ Christoph Bernhardt et Geneviève Massard-Guilbaud (dir.), *Le démon moderne. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*, Clermont Ferrand, Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2002, p. 15.

Comment ont-ils participé à le construire et quelle en était leur conception ? Et, finalement, quel a été leur impact ? Nous nous pencherons d'abord sur le contexte dans lequel ont émergé les premières mentions de la pollution automobile chez les experts de la fonction publique. Nous nous intéresserons par la suite aux figures expertes qui ont étudié cette pollution au sein de l'administration publique, sur le savoir qu'elles ont développé afin d'identifier ce risque, sur les diagnostics qu'elles ont posés à propos de ses conséquences et sur leurs recommandations. D'emblée, nous reconnaissons que les experts étudiés dans ce chapitre sont loin de former un tout homogène et qu'ils ne véhiculent pas tous la même conception des risques environnementaux de l'automobile. Néanmoins, nous avançons qu'en développant un savoir et des connaissances permettant de « mesurer » la pollution automobile et ses effets, en publiant des études sur ce risque et en formulant des recommandations afin de le contrôler et de s'en prémunir, ils ont joué un rôle central dans son identification et sa définition.

Par ailleurs, nous nous pencherons également sur le double statut des experts de la fonction publique. D'un côté, leur expertise scientifique, technique et masculine, qui s'accompagnait d'une autorité privilégiée dans la société, et leur connexion à divers réseaux internationaux ont contribué à légitimer leurs conclusions sur le risque de la pollution automobile. D'un autre côté, nous verrons que leur statut de fonctionnaires a largement influencé la conception qu'ils en ont. Les contraintes inhérentes à ce statut ont ainsi débouché sur une vision étroite de ce risque, articulée dans un langage bureaucratique visant à la fois à le minimiser et à rassurer la population. Finalement, nous aborderons la manière dont les autorités gouvernementales ont récupéré le savoir produit par ces experts afin de justifier – ou non – l'élaboration de politiques publiques. Ce chapitre conclut sur l'influence mitigée des experts. S'ils ont fourni des données importantes sur lesquelles se sont appuyées les critiques des groupes environnementaux, ils n'ont toutefois eu que très peu d'impacts, à court terme, sur la

mise en place de législations environnementales par les gouvernements qui n'ont pas priorisé le risque de la pollution automobile.

Puisque notre thèse se concentre sur Montréal, ce chapitre aura comme accent premier les experts de la Ville de Montréal. Comme nous le verrons, la lutte à la pollution automobile concerne toutefois plusieurs niveaux d'autorités. Dès lors, l'expertise ainsi que certaines législations environnementales appliquées à Montréal ne proviennent pas exclusivement de l'échelle municipale. Ce partage des compétences, au cœur de la compréhension de la lutte à la pollution automobile, nous oblige par moments à poursuivre l'analyse aux échelles provinciale et fédérale.

2.1 La pollution de l'air : l'évolution d'une préoccupation à la fonction publique

Comment les conséquences environnementales de l'automobile à Montréal sont-elles devenues un enjeu au sein de la fonction publique ? Qui s'est intéressé aux risques environnementaux de l'automobile parmi les fonctionnaires ? Dans quel contexte ? Cette section vise à répondre à ces questionnements. Rappelons d'abord que les risques associés à l'impact environnemental de l'automobile débordent du cadre de la pollution de l'air pour englober la destruction de l'environnement urbain et la pollution sonore. Néanmoins, la pollution de l'air reste le risque environnemental de l'automobile le plus étudié et le plus dénoncé par les experts de la fonction publique. En ce sens, l'identification et la définition des risques environnementaux de l'automobile sont intimement liées aux efforts d'assainissement de l'air que mène la fonction publique depuis le tournant du XX^e siècle, et ne peuvent être comprises indépendamment de ce contexte. Ainsi, il nous apparaît important de souligner certaines caractéristiques de l'évolution de la lutte à la pollution de l'air en Amérique du Nord à Montréal durant la première moitié du XX^e siècle et des structures

administratives qui lui sont consacrées. Cette brève mise en contexte servira à introduire les experts qui en viennent à s'intéresser à la pollution automobile.

2.1.1 Survol des structures administratives

Vers le milieu du XX^e siècle, et ce depuis la fin du XIX^e siècle, la lutte à la pollution de l'air passe surtout par le contrôle de la fumée. Après avoir été perçue comme un gage de prospérité économique partout en Occident, la fumée est considérée, à cette époque, comme le corollaire indésirable de cette prospérité. Non seulement représente-t-elle un mal économique par les dommages matériels qu'elle engendre et le gaspillage de combustibles qu'elle évoque, mais elle est également perçue comme un danger de santé publique par son impact sur les maladies respiratoires et pulmonaires⁵. Au tournant du XX^e siècle, ce sont les municipalités qui sont responsables de contrôler le problème de la fumée. Montréal entreprend de régler ses principales sources, comme les industries, les locomotives, les bateaux, les incinérateurs et les appareils de chauffage domestique. Alors que la plupart des municipalités québécoises peuvent légiférer sur la pollution de l'air grâce à la Loi de l'hygiène publique adoptée en 1886, qui leur donnait quelques pouvoirs en la matière, la Ville de Montréal possède quant à elle cette prérogative en vertu de sa Charte⁶.

⁵ Pour une évolution de la perception du problème de la fumée en région urbaine, voir Joel Tarr, *The Search for the Ultimate Sink: Urban Pollution in Historical Perspective*, Akron, University of Akron Press, 1996, surtout la partie III.

⁶ Archives de la Ville de Montréal (AVM), CUM1, SC, SS1, SSS10, D7, *L'Assainissement de l'air dans l'île de Montréal 1872-1980*, Communauté urbaine de Montréal, Service d'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, 1980, p. 28. La première loi d'hygiène publique au Québec est adoptée en 1886, mais elle est amendée plusieurs fois durant les décennies suivantes. Sur la Loi de l'hygiène publique, voir : Terry Copp, *Classe ouvrière et pauvreté*, Montréal, Boréal Express, 1978, p. 100-103 et Denis Goulet, Gilles Lemire et Denis Gauvreau, « Des bureaux d'hygiène municipaux aux unités sanitaires. Le Conseil d'hygiène de la province de Québec et la structuration d'un système de santé publique, 1886-1926 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 49, no 4 (1996), p. 491-520.

Durant la première moitié du XX^e siècle, la lutte à la fumée s'appuie sur la notion de nuisance, que l'historien Martin Melosi a décrite comme « a popular contemporary term which urbanites applied indiscriminately to any serious environmental problem », en particulier s'il constituait une « obvious irritation » pour les sens⁷. En 1950, la Ville de Montréal définit la notion de nuisance, dans le règlement no 1953 concernant la fumée et la pollution de l'air, comme une

atteinte à la vie, à la sécurité, à la santé, à la propriété ou au confort du public, d'une personne ou de personnes, ou entrave à l'exercice ou à la jouissance de droits communs par le public, une personne ou des personnes, par acte ou omission, résultant de la fumée et de la pollution de l'atmosphère⁸.

Ainsi, la fumée dense comme celle provenant du charbon, considérée à la fois comme une atteinte aux sens, à la santé et à la propriété, est particulièrement ciblée. Comme le souligne Melosi, l'évaluation de la nocivité de cette fumée repose essentiellement sur les sens, surtout la vue, à cette époque⁹.

Au milieu du XX^e siècle, alors que le problème de la fumée due au charbon est maîtrisé dans la plupart des grandes villes industrielles, la lutte à la pollution de l'air se transforme et change de nature et de cible. De moins en moins définie en termes de fumée, de nuisances et d'irritations pour les sens, la pollution atmosphérique est désormais associée à divers contaminants, parfois inodores et incolores et potentiellement nocifs pour la santé des populations. D'ailleurs, à la Ville de Montréal, le transfert de la responsabilité de l'assainissement de l'air du Service d'urbanisme au Service de santé renforce la perception que la pollution de l'air représente une importante menace à la santé publique. Si importante, en fait, que Jean

⁷ Martin V. Melosi, *Effluent America : Cities, Industry, Energy, and the Environment*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2000, p. 39.

⁸ AVM, Règlement 1953 concernant la fumée et la pollution de l'atmosphère adopté en 1950.

⁹ L'échelle de Ringelmann est un outil basé sur l'observation et utilisé pour mesurer l'opacité de la fumée. Le niveau 1 correspond à 20 % de noir dans la fumée, le niveau 2 à 40 %, 3 à 60 %, 4 à 80% et le 5 à 100 %. Ville de Montréal, règlement 3300 article 2 d), (adopté en 1966).

Marier, ingénieur au Service de santé de Montréal, déclare en 1965 dans les journaux que le problème de la pollution de l'air est en train de devenir le problème no 1 de santé publique à Montréal, comme c'est le cas dans la plupart des grandes villes d'Amérique¹⁰. Le Dr Roland Lamquin, à la tête du Service de santé de 1965 à 1969, abonde dans le même sens en affirmant en 1967 que « l'histoire placera aux côtés du grand Pasteur celui qui saura mener à bonne fin le combat que doit mener l'humanité civilisée contre le fléau de la pollution sous tous ses aspects », faisant plus particulièrement allusion à la pollution atmosphérique¹¹. Plusieurs faits internationaux agissent également comme catalyseurs et font en sorte de renforcer cette vision de la pollution de l'air comme grave menace à la santé publique. Durant les années 1960, plusieurs articles de journaux évoquent ainsi ce qui a été désigné comme le « killer smog » ou encore le « smog holocaust » de Londres de 1952. Durant cet épisode, une masse d'air chaud recouvrant la ville aurait forcé le smog à s'accumuler sous elle pendant quatre jours, causant la mort de plus de 4000 Londoniens et un nombre encore bien plus important de malaises cardiaques et respiratoires¹².

Au courant des années 1960, la montée en importance du problème de la pollution de l'air à Montréal influence l'importance des structures administratives qui lui sont consacrées. Devant l'intérêt grandissant que suscite la pollution de l'air sur la scène publique et dans les médias, l'augmentation des plaintes à cet effet, l'identification de nouvelles sources de pollution et le besoin d'équipement plus moderne, le Service de santé entame une réorganisation majeure de la Division de l'inspection sanitaire en

¹⁰ AVM, VM6-D808-3, « La pollution de l'air a diminué à Montréal entre 1959 et 1964 », *Le Presse*, 1er mai 1965.

¹¹ AVM, VM6-D808-3, « Le Dr Lamquin propose trois remèdes à la pollution de l'air », *La Presse*, 1er novembre 1967.

¹² AVM, VM6-D808-3, « 'Filthiest in Canada': City Air Foul, Expert Reports », *The Montreal Star*, 19 juin 1964; « La pollution de l'air est un péril national », *Perspectives*, no 37, 11 septembre 1965; « Scientist has Program: Air Pollution Control Urged », *The Montreal Star*, 10 octobre 1967. Sur le grand smog de Londres, voir Peter Brinblecombe, *The Big Smoke : A History of Air Pollution in London Since Medieval Times*, Londres, Routledge, 1987, chapitre 8.

1965, qui porte son nombre total d'employés à 54 en 1966, alors qu'il était de cinquante ans plus tôt. En 1970, l'administration montréalaise est marquée par la création de la Communauté urbaine de Montréal (CUM), un nouveau palier de gouvernement régional qui comprend toutes les municipalités de l'île de Montréal ainsi que l'île Bizard. Selon sa loi constitutive, la CUM prend à sa charge plusieurs responsabilités de nature régionale jusque-là assumées de manière isolée par les municipalités qu'elle regroupe¹³. C'est notamment le cas avec l'assainissement de l'air, qui relève du Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments à la suite du démantèlement du Service de santé de Montréal en 1971¹⁴. À cet effet, le personnel et l'équipement de la Division de l'assainissement de l'air et de la salubrité générale du Service de santé de Montréal sont transférés à la CUM.

Au niveau des administrations provinciale et fédérale, les structures et l'expertise consacrées à l'étude et au contrôle de la pollution de l'air sont moins développées au début de la période qui nous intéresse, notamment parce que la lutte à la fumée qui domine les efforts d'assainissement de l'air durant toute la première moitié du XX^e siècle relève des autorités municipales. Durant la période étudiée, les gouvernements en viennent toutefois à considérer que ce problème dépasse largement la juridiction municipale, car il s'agit d'un enjeu environnemental et de santé publique d'envergure nationale. Or, un flou législatif existe quant à savoir à quel niveau de gouvernement revient la responsabilité de la pollution et de l'environnement plus généralement, puisque ces champs d'intervention n'avaient pas été attribués lors du partage des compétences en 1867. En novembre 1966, la conférence *La pollution et notre milieu*, qui réunit des délégués du fédéral et de toutes les provinces, a comme objectif de mieux définir le partage des compétences en matière de pollution entre les niveaux de

¹³ Pour plus d'information sur la création de la Communauté urbaine de Montréal, voir Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992, p. 548-554.

¹⁴ Sur le démantèlement du Service de santé de Montréal, voir Benoît Gaumer, Georges Desrosiers et Othmar Keel, *Histoire du Service de santé de Montréal, 1865-1975*, Québec, PUL, Les Éditions de l'IQRC, 2002, chapitre 6.

gouvernements. Puisque la santé est un champ de compétence provincial, il est décidé que la responsabilité de la pollution de l'air relèverait des provinces. Néanmoins, le gouvernement fédéral, qui possède la responsabilité sur toute question de nature nationale, obtient également quelques responsabilités en la matière, notamment celle d'endosser un rôle de coordonnateur et d'apporter un soutien financier et technique aux provinces. Quant aux municipalités, leurs responsabilités dépendent des pouvoirs qui leur sont délégués par les provinces¹⁵. En vertu de l'article 168 de la loi de la CUM, Montréal se voit pour sa part accorder la responsabilité sur la pollution de l'air provenant de sources fixes¹⁶. Malgré ce partage des responsabilités, une certaine confusion persiste quant aux actions que doit assumer chaque palier de gouvernement dans le domaine de la lutte à la pollution de l'air. Cette confusion explique, en partie, la faiblesse des actions prises par les gouvernements afin de contrôler le risque de la pollution automobile, comme nous le verrons plus loin.

À Québec, ce partage ne débouche pas sur la mise en place d'importantes structures administratives strictement consacrées à l'assainissement de l'air. En 1967, alors que l'expertise au sujet de la pollution de l'air est regroupée au Service de l'hygiène industrielle du ministère de la Santé, comme c'était le cas depuis le début des années 1960, Jean Roy prépare un mémoire visant à déterminer qui, entre les gouvernements provincial, fédéral et municipal, devrait assurer cette responsabilité¹⁷. Faisant le point sur la capacité de Québec à assumer cette tâche, Roy déclare qu'il « est évident qu'actuellement nous ne possédons ni le personnel, ni les locaux, ni l'équipement requis pour mener à bien un problème de telle envergure »¹⁸, et ce, malgré le fait qu'il

¹⁵ ANQQ, E8, S2, 1960-01-580/141, Jean Roy, *Notes sur la lutte contre la pollution de l'air*, 28 décembre 1967.

¹⁶ « Stop sur la réforme de la CUM: L'administration doit être plus ouverte », SOS Montréal/STOP Press, vol. 5, no 4, hiver 1980, p. 4-5.

¹⁷ ANQQ, E8, S2, 1960-01-580/141, Jean Roy, *Notes sur la lutte contre la pollution de l'air*, 28 décembre 1967.

¹⁸ ANQQ, E8, S2, 1960-01-580/141, lettre de Jean A. Roy à l'Honorable Jean-Paul Cloutier, ministre de la Santé, 40 novembre 1967.

soit établi que la lutte à la pollution relève des provinces. De plus, même s'il possède sa propre expertise, ce département provincial s'appuie régulièrement sur les recherches menées à Montréal afin d'évaluer la nocivité de la pollution de l'air et de la pollution automobile, quoique les conclusions des experts municipaux et provinciaux divergent à certains endroits.

Deux ans plus tard, en 1969, une copie d'un projet de loi sur la pollution de l'atmosphère circule au ministère de la Santé. Contrairement au mémoire signé deux ans plus tôt, ce projet de loi ne cherche pas à départager quels rôles les différents niveaux de gouvernement devraient assumer. Il vise plutôt à renforcer l'autorité du gouvernement provincial en centralisant les pouvoirs quant à la pollution de l'atmosphère au niveau du gouvernement du Québec, ce qui implique qu'aucune délégation de ces pouvoirs aux municipalités n'est prévue¹⁹. En 1971, l'expertise provinciale quant à la pollution passe sous la direction des Services de la protection de l'environnement, mis sur pied dans un effort afin de regrouper tous les services gouvernementaux s'occupant de l'environnement en une seule entité²⁰. Enfin, en 1979, cette expertise est regroupée au sein du ministère de l'Environnement, créé à partir des anciens Services de la protection de l'Environnement.

Au fédéral, l'expertise quant à la pollution de l'air se retrouve au ministère de la Santé, à l'instar de ce qui est observé à Québec et à Montréal. Dès 1956, constatant l'importance grandissante que revêt la pollution de l'air, la Division de l'hygiène industrielle du ministère de la Santé national et du Bien-être met sur pied le Service de la pollution atmosphérique. La mission de ce Service reflète le rôle de coordonnateur que le fédéral entend endosser en matière de pollution, un rôle qui reste inchangé jusqu'à la fin des années 1960 :

¹⁹ ANQQ, E8, S2, 1960-01-580/142, lettre de Jean A. Roy à Jacques Gélinas, m.d., sous-ministre de la Santé, 29 octobre 1969.

²⁰ Yves Hébert, *Une histoire de l'écologie au Québec : les regards sur la nature des origines à nos jours*, Montréal, les Éditions GID, 2006, p. 429.

The duties of this unit would be to aid in the instruction of provincial and municipal personnel in the operation of basic scientific equipment and in analytical methods to determine the levels of common air pollutants and to assist in staff training courses on chemical and physical properties of aerosol and gases, methods of measurement and identification; diffusion of matter in the atmosphere as influenced by meteorological factors; toxic effects of various contaminants on health and vegetation; influence on visibility; economic aspects and methods of control of pollution²¹.

À cette époque, malgré le rôle central assumé par le ministère de la Santé au sein du gouvernement fédéral, l'expertise au sujet de la pollution de l'air et les efforts de lutte contre cette pollution sont disséminés à travers plusieurs ministères et autres instances gouvernementales²². C'est pour mieux coordonner les efforts du fédéral qu'est annoncée en 1970 la création d'une nouvelle Division de la prévention de la pollution atmosphérique au sein du ministère de la Santé²³. Cette initiative témoigne d'un changement dans l'attitude du fédéral, qui débouche sur la mise sur pied de structures gouvernementales consacrées à l'environnement ainsi que sur l'élaboration de politiques publiques visant à gérer la pollution, notamment celle produite par les automobiles²⁴. Nous aborderons ces politiques publiques plus loin. Pour l'instant, mentionnons que ce changement d'attitude du fédéral explique la création de la Division de la prévention de la pollution atmosphérique, rapidement remplacée par la création d'un ministère de l'Environnement, annoncé en octobre 1970 et officiellement constitué en 1971. Jusqu'à la fin de la période étudiée, ce ministère centralise tous les services et l'expertise consacrée à l'étude ou au contrôle de

²¹ Bibliothèque et archives Canada (BAC), Ministère des Transports, RG12 vol. 2749, Morris Katz, *Report on National Air Pollution Programs*, 1959, p. 9.

²² Parmi ces autres ministères et instances, mentionnons le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, le Service canadien de météorologie du ministère des Transports et le Conseil national de recherches. BAC, RG12, vol. 2843, *Federal Activities in Health Pollution Control*, causerie prononcée au par le Dr J. Maurice LeClair, sous-ministre de la Santé national et du Bien-être, Symposium sur la pollution de l'air et par le bruit, Montréal, 21-23 septembre 1970.

²³ BAC, RG12. vol. 2843, *Federal Activities in Health Pollution Control*, causerie prononcée au par le Dr J. Maurice LeClair, sous-ministre de la Santé national et du Bien-être, Symposium sur la pollution de l'air et par le bruit, Montréal, 21-23 septembre 1970.

²⁴ Kathryn Harrison, *Passing the Buck: Federalism and Canadian Environmental Policy*, Vancouver, UBC Press, 1996, p. 64.

l'environnement, en plus d'être responsable de l'application des politiques publiques pour lutter contre la pollution de l'air et celle provenant des automobile²⁵.

2.1.2 Les figures expertes à la fonction publique : entre experts et fonctionnaires

C'est au sein de ces structures administratives consacrées à la pollution de l'air que se retrouvent les experts qui participent à identifier et à définir les risques environnementaux de l'automobile. Avant de voir plus précisément ce qu'ils ont dit à ce sujet, cette section vise à mieux cerner ces experts. Qui sont-ils ? Comment leur expertise au sujet de la pollution automobile est-elle légitimée ? Et de quelles façons cette expertise contribue-t-elle à façonner leur conception des risques environnementaux de l'automobile ?

D'abord, mentionnons que l'expertise scientifique et technique au sujet la pollution de l'air et de la pollution automobile à la fonction publique correspond à plusieurs égards à la figure experte typique de la période d'après-guerre décrite par l'historien Christopher Dummitt, à la fois masculine, logique, technocratique et autoritaire²⁶. Dans le cadre de notre thèse, il s'agit également d'une expertise francophone – hormis les experts de la fonction publique fédérale – ce qui est peu surprenant au gouvernement provincial ainsi qu'à Montréal, si l'on considère le processus de francisation qui s'opérait depuis le début des années 1960 au sein de la ville²⁷. On remarque toutefois que les experts francophones ont cherché à transcender les

²⁵ Environnement Canada publie différents rapports ou brochures sur la pollution automobile dans les années 1970, dont ceux-ci : *Le programme canadien de contrôle de la pollution des véhicules automobile*, Environnement Canada, Service de la protection de l'environnement, juin 1974 ; *La pollution par les automobiles : le nettoyage de neuf millions de sources polluantes*, Environnement Canada, Protection de l'environnement, 1974.

²⁶ Christopher Dummitt, *The Manly Modern : Masculinity in Postwar Canada*, Vancouver, UBC Press, 2007 ; « A Crash Course in Manhood : Men Cars, and Risk in Postwar Vancouver », dans Dimitry Anastakis (dir.), *The Sixties : Passion, Politics and Style*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2008.

²⁷ Linteau, *Histoire de Montréal*, chapitre 17. Voir aussi Marc Levine, *La reconquête de Montréal*, Montréal, VLB Éditeur, 1997.

divisions ethnolinguistiques locales entre anglophones et francophones à Montréal, entre autres en investissant des réseaux nord-américains et européens. Ces liens leur permettent notamment de participer à une conversation sur la pollution de l'air et la pollution automobile qui dépasse largement le contexte local de Montréal et qui permet également de positionner la ville dans un contexte global.

Cette expertise est principalement assumée par des médecins et des ingénieurs, deux figures qui s'accompagnent d'une aura de légitimité et d'autorité privilégiées dans la société durant la période étudiée, ainsi que par des chimistes. En effet, comme l'ont souligné plusieurs historiens, les médecins jouissent, durant la période suivant la Deuxième Guerre mondiale, d'un statut d'expert privilégié dans la société. Au sujet de la profession médicale, Barbara Clow a affirmé que les années 1950 et 1960 représentent « the zenith of professional power and prestige in medicine », alors qu'Erika Dyck souligne la foi et l'optimisme général envers les bienfaits de la médecine et de la science à cette époque²⁸. À Montréal, mentionnons également qu'au sein des autorités municipales comme dans la société, le Service de santé représente une source d'expertise et d'autorité scientifiques durant la période étudiée. À cet égard, au courant des années 1950 et 1960, il est en voie de consolider sa position de département municipal autonome, tout en étant appuyé par les autorités de la ville. Cette position enviable, ainsi que le renforcement du professionnalisme de son personnel durant cette période, souvent formé dans des écoles spécialisées à travers l'Amérique du Nord et qui se démarquent sur le plan international en matière d'hygiène publique et d'éducation sanitaire, confirme son pouvoir d'expertise²⁹.

²⁸ Erika Dyck, « The Psychedelic Sixties in North America: Drugs and Identity », dans Lara Campbell, Dominique Clément et Gregory S. Kealey (dir.), *Debating Dissent. Canada and the Sixties*, Toronto, University of Toronto Press, 2012. p. 47-63; Barbara Clow, *Negotiating Disease: Power and Cancer Care 1900-1950*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2001, p. 161.

²⁹ Gaumer, Desrosiers et Keel, *Histoire du Service de santé de Montréal*, p. 195.

À Montréal, nous constatons sans surprise que les médecins fonctionnaires qui s'intéressent à la pollution de l'air se prononcent essentiellement sur les risques de ce type de pollution pour la santé, tant dans les documents produits par le Service de santé que dans les journaux, dans lesquels ils sont fréquemment cités. Or, ni le Dr Adélarde Groulx, ni le Dr Roland Lamquin, successivement directeur du Service de santé de Montréal, pas plus que le Dr Ant.-B. Valois, qui est assistant-directeur à partir de 1956, ne sont spécialisés dans ce domaine. Après des études en médecine à l'Université de Montréal, Groulx travaille d'abord comme médecin assistant en pédiatrie à l'hôpital Sainte-Justine, puis fait son entrée au Service de santé de la Ville de Montréal en 1928 et occupe le poste de surintendant de la Division de l'hygiène de l'enfance. En 1931, grâce à une bourse octroyée par la Ville de Montréal, il poursuit des études en hygiène publique à l'Université Johns-Hopkins de Baltimore³⁰. Il accède au poste de directeur du Service de santé de Montréal en 1937, un poste qu'il occupe jusqu'en 1965. Parallèlement, il assume aussi d'importantes fonctions à l'Université de Montréal, dont celle de professeurs à l'École d'hygiène et aux Facultés de médecine, de chirurgie dentaire et de pharmacie, ainsi que celle de chef du Département de l'enseignement de l'administration de l'hygiène publique et de médecine sociale. Au cours de sa carrière, Groulx a également été membre de plusieurs associations scientifiques et médicales internationales, en plus de représenter le Canada lors de divers congrès mondiaux³¹. Moins d'informations sont disponibles sur la carrière de Lamquin, si ce n'est qu'il a obtenu, comme Groulx, un diplôme de médecine spécialisé en hygiène publique de l'Université de Montréal³². Il accède au poste de directeur du Service de santé en 1965, un poste qu'il quitte quatre

³⁰ AVM, P102-A, Fonds Adélarde Groulx, description du fonds, <https://archivesdemontreal.icaatom.org/groulx-adelard>. (2 février 2017).

³¹ Il a notamment occupé le poste de président de la *Canadian Public Health Association*, de la Société d'adoption et de protection de l'enfance et du Comité provincial d'hygiène, ainsi que celui de vice-président de l'*American Health Association*.

³² « Deaths », *Canadian Medical Association Journal*, vol. 174, no 13 (20 juin 2006), p. 1935. (consulté en ligne le 3 mars 2017).

ans plus tard, en 1969, pour des raisons de santé³³. Quant à Valois, son parcours est remarquablement similaire à celui de Groulx : diplômé de l'Université de Montréal, il entre au Service de santé en 1937 comme médecin inspecteur à la Division de l'hygiène de l'enfance, avant de poursuivre une maîtrise en hygiène publique à Baltimore grâce à une bourse de la Ville. Tout comme Groulx, il est également membre de plusieurs sociétés scientifiques³⁴. Ainsi, il est possible de penser que c'est leur formation en hygiène publique et en médecine préventive, leur implication dans de nombreuses associations médicales canadiennes et internationales et, surtout, leurs fonctions à la tête du Service de santé qui leur fournissent la légitimité nécessaire afin d'assumer une crédibilité scientifique au sujet de la pollution automobile. Par ailleurs, cette importance des médecins dans les divisions administratives s'occupant de la pollution de l'air n'est pas exclusive à Montréal. C'est le cas aussi dans l'État provincial, où l'expert responsable de la Division d'hygiène industrielle au ministère de la Santé est également un médecin, le Dr F-J Tourangeau³⁵.

Quant aux ingénieurs, qui sont généralement perçus dans l'historiographie comme des agents incontournables de la modernité dans l'après-guerre, c'est-à-dire ceux qui conçoivent les grands projets et actionnent la machine du progrès, ils représentent une figure experte tout aussi centrale que les médecins au sein des structures administratives dédiées à l'assainissement de l'air³⁶. Leur importance au sein de l'administration montréalaise et québécoise a d'ailleurs été relevée par Robert

³³ « La vie des diplômés », *L'INTER*, Les diplômés de l'Université de Montréal, mars 1969, p. 13.

³⁴ Il a notamment fait partie de l'*American Public Health Association*, de la *Canadian Public Health Association*, de la Société d'hygiène et de médecine préventive de la Province de Québec, de l'Association des médecins de langue française du Canada et du Conseil national de la nutrition. AVM, VM171, *Bulletin d'hygiène*, vol. 55, no 1, janvier-juin 1969, p. 26.

³⁵ AVM, VM6-D808-3, Raymond Grenier, « Au Canada, un phénomène curieux: c'est en avril que l'atmosphère est le plus viciée », *La Presse*, 17 août 1963.

³⁶ James C. Scott, *Seeing Like a State : How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, New Haven, Yale University Press, 1998; Robert Gagnon et Yves Gingras, « La Baie James: de territoire à laboratoire », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 7, no 3 (1999), p. 67-78; Christopher Dummitt, *The Manly Modern*; Tina Loo et Meg Stanley, « An Environmental History of Progress : Damming the Peace and Columbia Rivers », *The Canadian Historical Review*, vol. 92, no 3 (septembre 2011), p. 404-406.

Gagnon, qui a souligné que les ingénieurs francophones, s'ils réussissent moins bien à percer dans l'entreprise privée dans l'après-guerre que leurs homologues anglophones, compensent toutefois en investissant la fonction publique³⁷. Comme l'affirme Gagnon, l'apport des ingénieurs francophones « à la prospérité économique de la nation et au bien-être de l'humanité » est célébré dès le début des années 1950 par les hommes d'affaires, intellectuels, politiciens et hommes d'Église.

Au sein des gouvernements et structures administratives consacrées à la pollution de l'air, les ingénieurs assument généralement des responsabilités différentes de celles des médecins. En effet, alors que ceux-ci s'attardent à décrire les risques de ce type de pollution pour la santé, le rôle des ingénieurs est surtout axé sur le contrôle des sources de pollution. Ce faisant, ils sont responsables d'étudier les effets de l'implantation de nouvelles sources de pollution sur la qualité de l'air, de surveiller la manière dont les sources de pollution déjà connues affectent l'atmosphère, d'effectuer les différentes études sur l'environnement demandées par les autorités du Service de santé ou de la Ville, ainsi que de recommander des moyens de contrôler ces pollutions³⁸. L'importance du rôle des ingénieurs est appuyée par certains observateurs de l'époque, aux dépens de l'aspect santé publique que revêt la pollution : « Pas plus le département de la pollution que le département de la circulation ou de la police ne devrait être contrôlé par la Santé parce que les accidentés sont hospitalisés. La pollution est un problème d'ingénieurs et c'est seulement si elle est incontrôlée que les médecins entrent en ligne de compte »³⁹.

³⁷ Robert Gagnon, « La formation d'un groupe social : les ingénieurs francophones au Québec (1870-1960), *Scientia Canadensis : Canadian Journal of the History of Science, Technology and Medicine/Scientia Canadensis : revue canadienne d'histoire des sciences, des techniques et de la médecine*, vol. 15, no 1 (1991), p. 48-49. Pour un récit de l'évolution la profession d'ingénieur au Canada, voir l'ouvrage de Richard White, *The Skule Story : The University of Toronto Faculty of Applied Science and Engineering, 1873-2000*, Toronto, University of Toronto Press, 2000.

³⁸ AVM, XCD01, D27, *Bilan des activités en assainissement de l'air de 1970 à 1988*, CUM, Service de l'environnement, 1988, p. 19-20.

³⁹ ANQQ, E8, 1960-01-580/142, Lettre de Pierre Ostiguy à Roméo Mondello, le directeur du Service d'urbanisme, 7 décembre 1967.

Les mesures de surveillance et de contrôle de la pollution de l'air suggérées et mises en place par les ingénieurs de la fonction publique sont essentiellement, comme nous le verrons, techniques et technologiques. Cette observation confirme d'ailleurs les conclusions des écrits consacrés aux ingénieurs dans l'après-guerre, qui soulignent la manière dont cette figure experte pense le progrès en termes technologiques. Durant les années 1960 et 1970, les ingénieurs au Québec sont en effet formés à une vue « technologique et managériale » selon Robert Gagnon et Yves Gingras. Ils véhiculent ainsi un certain positivisme technologique, percevant la science et la technologie comme les principales solutions afin de contrôler et éventuellement régler plusieurs problèmes de la société, comme la pollution⁴⁰.

Le cas de Jean Marier, qui joue un rôle actif dans la lutte à la pollution de l'air et dénonce particulièrement le rôle qu'y tient l'automobile à Montréal, montre bien le profil de l'expertise des ingénieurs à la fonction publique. Après des études en génie sanitaire, il travaille au ministère provincial de la Santé avant de rejoindre le Service de santé de Montréal en 1952, où il occupe le poste de surintendant de la Division de l'inspection sanitaire, puis d'assistant-directeur du Service de santé. Membre de diverses associations canadiennes et internationales⁴¹, il est, en plus de son emploi à la fonction publique, chargé de cours à l'École polytechnique et à l'École de santé publique de l'Université de Montréal pendant de nombreuses années. Dès 1956, le Service de santé l'identifie comme étant « one of the men most actively engaged in evaluating the effects of exhaust fumes from buses »⁴². À la création de la CUM en 1970, il devient le directeur du Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments jusqu'à la fin des années 1970⁴³. L'expertise de Marier est ainsi justifiée par sa formation, son expérience et son implication dans divers réseaux

⁴⁰ Gagnon et Gingras, « La Baie James ».

⁴¹ Notamment la *Canadian Public Health Association*, l'*American Public Health Association* et l'*Air Pollution Control Association*.

⁴² AVM, VM6-D808-3, « Bus fumes 'not dangerous' », *The Montreal Star*, 8 septembre 1956; AVM, *Bulletin d'hygiène*, vol. 55, no 1, janvier-juin 1969, p. 27.

⁴³ *Ibid.*

professionnels nord-américains, tous des facteurs qui renforcent la perception des experts comme étant une source d'autorité et de connaissances scientifiques objectives⁴⁴. Comme Groulx et Lamquin, il est également très présent dans les médias, notamment par le biais d'entrevues accordées aux journaux quotidiens, ce qui fait de lui une figure centrale dans la lutte à la pollution de l'air, tout comme dans l'identification et la définition du risque de la pollution automobile à Montréal.

Moins présent sur la scène publique que Marier, J.-A Guérard, un ingénieur promu surintendant de la Division de l'inspection sanitaire en 1968, se prononce néanmoins lui également dans les médias⁴⁵ et participe à plusieurs études sur la pollution de l'air⁴⁶. À l'échelle provinciale également les ingénieurs occupent une place de choix dans les structures administratives. C'est le cas notamment de l'ingénieur sanitaire Sarto Plamondon, représentant une figure experte hybride qui allie le savoir médical et les connaissances de l'ingénieur⁴⁷. Plamondon travaille à la Division de l'hygiène industrielle du ministère de la Santé, mais collabore à l'occasion avec la Ville de Montréal, comme c'est le cas lors de la rédaction du rapport sur la pollution de l'air par le monoxyde de carbone publié en 1969⁴⁸.

En plus de leurs postes et formations, les experts de la fonction publique municipale ancrent également la légitimité de leur expertise dans la construction d'un savoir scientifique afin d'appréhender la pollution de l'air. En effet, contrairement à la

⁴⁴ Stephen Bocking, *Nature's Experts*, p. 16-19.

⁴⁵ Voir par exemple : AVM, VM6-D808-3, Philip Winslow, « The feeble fight against air pollution », *The Gazette*, 24 octobre 1968; Walter Brabant, J.A. Guérard et Ant.-B. Valois, « Health officers refute denial auto exhausts a major local problem », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 7 février 1969; René Laurent, « Pollution up, so MUC engineers want stiffer control on oil », *The Gazette*, 17 mai 1974.

⁴⁶ Il est notamment un des auteurs de ce rapport : AVM, VM171, S4, SS2, D13, *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal*, Ville de Montréal, Service de santé, 1969.

⁴⁷ Sur la figure expert « hybride » que représente les ingénieurs sanitaires, voir Robert Gagnon et Natasha Zwarich, « Les ingénieurs sanitaires à Montréal, 1870-1945 : Lieux de formation et exercice de la profession », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 37, no 1, 2008, p. 3-20.

⁴⁸ AVM, VM171, S4, SS2, D13, *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal*, Montréal, Service de santé, 1969.

fumée, qui s'évaluait principalement par l'observation, les polluants visés par ces experts sont le plus souvent incolores et inodores, comme c'est le cas avec le monoxyde de carbone. Ils ont ainsi dû mettre en place un ensemble de techniques et de méthodes afin de récolter des données sur les polluants.

Ainsi, dès 1959, le Service de santé de Montréal entreprend d'établir un réseau comprenant 22 postes d'échantillonnage visant à recueillir et analyser les niveaux de contaminants dans l'air. Ces stations ne font que recueillir les poussières lourdes au départ, mais Jean Marier affirme qu'elles servent toutefois de guide pour l'établissement d'un réseau plus élaboré visant à mesurer d'autres polluants, dont les particules en suspension, l'hydrogène sulfuré et l'indice de sulfatage, en fonction dès 1966⁴⁹. La même année, le Service de santé se dote également d'un appareil lui permettant de déterminer la teneur en carboxyhémoglobine dans le sang et qui est surtout utilisé lors d'enquêtes épidémiologiques sur les employés côtoyant régulièrement le monoxyde de carbone, comme les chauffeurs d'autobus, les employés de la voirie, les garagistes, etc⁵⁰. C'est seulement en 1968 qu'une station relève le taux de monoxyde de carbone dans l'air ambiant du centre-ville de Montréal⁵¹. En prévision de la préparation d'un rapport sur la pollution de l'air par le monoxyde de carbone, le Service de santé s'équipe également d'une station mobile ainsi que d'un laboratoire mobile. L'avantage de ces deux équipements est, selon Marier, de

[...] mesurer l'apport des véhicules automobiles dans la pollution de l'air ; dans ce but on fera avec son aide la détermination de l'oxyde de carbone en des points de la Ville où la circulation est particulièrement dense [...] Quant au laboratoire, il sera équipé pour effectuer toutes les analyses routinières

⁴⁹ AVM, VM6-D808-3, J.-Claude Paquet, « La lutte de Montréal contre la pollution porte fruit », *La Presse*, 29 mai 1972.

⁵⁰ AVM, VM6-D808-3, « Les automobiles sèment 600 tonnes de contaminants par jour! », *Miroir*, 24 mars 1966.

⁵¹ AVM, VM6-D808-3, J.-Claude Paquet, « La lutte de Montréal contre la pollution porte fruit », *La Presse*, 29 mai 1972.

exigées par le réseau d'échantillonnage et aussi pour rechercher périodiquement les autres substances toxiques étrangères qu'on peut soupçonner dans l'atmosphère, car il aura à sa disposition les appareils les plus modernes⁵².

Ce laboratoire mobile et les stations d'échantillonnage en général fournissent, toujours selon Marier, des données essentielles, puisque ni le gouvernement fédéral, ni le provincial ne disposent alors de données afin d'évaluer l'étendue de la contamination causée par les automobiles, et ainsi juger de l'urgence d'imposer des dispositifs antipollution sur les voitures neuves, comme nous le verrons un peu plus loin⁵³.

Les gouvernements fédéral et provincial tentent également de leur côté de produire des données quant à la pollution de l'air. Au fédéral, l'ingénieur chimiste Morris Katz, une figure importante et dynamique de l'expertise consacrée à la pollution de l'air à travers tout le Canada⁵⁴, propose dès 1958 un programme de contrôle de la pollution atmosphérique, comprenant des activités de recherche, de formation et prévoyant un réseau d'échantillonnage national⁵⁵. En 1969, le gouvernement canadien opère un réseau national de surveillance atmosphérique comprenant 12 postes d'échantillonnage répartis dans cinq villes différentes, un nombre qui passe à 128

⁵² AVM, VM6-D808-3, Jean Marier, « Montréal face à la pollution de l'air », *L'actualité*, novembre 1967.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Formé à l'Université McGill, Katz est chercheur au Conseil de recherche national, avant d'être directeur du Service de la pollution atmosphérique. Au cours de sa carrière, il est consultant pour différents comités internationaux, comme le *Technical Advisory Board on Transboundary Air Pollution* pour la Commission mixte internationale (1949-1965) l'*Expert Advisory Panel on Air Pollution* pour l'Organisation mondiale de la santé (1964-1973) et le *Air Pollution Committee* de l'Organisation de coopération et de développement économiques (1960-1962). Il est également professeur au Département de chimie de l'Université York et collabore avec des revues scientifiques telles que le *Canadian Journal of Public Health* et le *Canadian Medical Association Journal*. York University Archives, F033 - Morris Katz Fonds, Biographical Sketch/Administrative History. <http://archivesfa.library.yorku.ca/fonds/ON00370-f0000335.pdf>. (consulté en ligne le 16 juin 2015).

⁵⁵ BAC, Ministère des Transports, RG12, vol. 2749, Morris Katz, *Recommended Atmospheric Pollution and Meteorological Programme for Canada*, Atmospheric Pollution Service, Department of National Health and Welfare, Ottawa, novembre 1958.

stations dans 20 villes l'année suivante. Aucun de ces 128 postes, toutefois, ne mesure les taux de monoxyde de carbone⁵⁶. Au provincial, deux postes d'échantillonnage sont mis en place en 1963. En 1969, sept postes provinciaux prélèvent des données sur la pollution de l'air à Montréal, mais aucun d'entre eux ne mesure le monoxyde de carbone. D'autres postes sont installés sur le territoire montréalais par Québec, mais durant les années 1970, le réseau provincial reste d'envergure moindre que celui administré par la CUM qui est composé en 1978 de 46 postes répartis sur l'ensemble de son territoire, dont quatre récoltant annuellement plus de 150 000 données sur le monoxyde de carbone⁵⁷. Ainsi, même si les gouvernements provinciaux et fédéraux se dotent de réseaux d'échantillonnage au cours des années 1960 et surtout 1970, ces réseaux restent de moins grande d'envergure que celui opéré par le Service de santé et la CUM et ne sont pas en mesure de fournir des données sur le monoxyde de carbone et la pollution automobile⁵⁸.

Le développement de ces méthodes et l'accumulation de statistiques sur les polluants dans la ville participent au processus de construction d'un savoir scientifique et institutionnel quant à la qualité de l'air et à son contrôle par les experts fonctionnaires à Montréal. Il s'agit d'abord d'un moyen, pour ces experts et scientifiques, d'asseoir leur crédibilité et d'assumer une autorité dans leur domaine. Comme le souligne

⁵⁶ BAC, RG19, vol. 4979, dossier 9755-01, partie 1, *Seminar on Air Pollution Problems*, Federal Control Program, P. M. Bird, Director, Environmental Health, Department of National Health and Welfare, Ottawa, 10 novembre 1969 p. 5 ; BAC, RG12, vol. 2843, *Federal Activities in Health Pollution Control*, causerie prononcée au par le Dr J. Maurice LeClair, sous-ministre de la Santé nationale et du Bien-être, Symposium sur la pollution de l'air et par le bruit, Montréal, 21-23 septembre 1970, p. 3 ; AVM, CUM1, SC, SS1, SSS10, D7, *L'Assainissement de l'air dans l'île de Montréal 1872-1980*, CUM, Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, 1980, p. 75.

⁵⁷ AVM, VM6-D808-3, Raymond Grenier, « Au Canada, un phénomène curieux: c'est en avril que l'atmosphère est le plus viciée », *La Presse*, 17 août 1963 ; ANQQ, E8, S2, 1960-01-580/142, Jean Roy, *Lutte contre la pollution de l'atmosphère*, 21 novembre 1969 ; AVM, CUM1, SC, SS1, SSS10, D7, *Rapport de la qualité de l'air 1978*, CUM, Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, 1978, p. 2-3 ; XCD01, D27, *Bilan des activités en assainissement de l'air de 1970 à 1988*, CUM, Service de l'environnement, 1988, p. 72.

⁵⁸ AVM, VM6-D808-3, Jean Marier, « Montréal face à la pollution de l'air », *L'actualité*, novembre 1967.

Stephen Bocking, l'autorité découlant du savoir et des connaissances des experts est amplifiée lorsqu'ils sont présentés sous forme de chiffres et de statistiques. Ils sont dès lors beaucoup plus susceptibles d'être associés à des données objectives et peu contestables⁵⁹. Bien que ce savoir en est un en construction et n'est pas exempt de lacunes, il leur permet néanmoins d'en tirer une légitimité afin de publier des études et rapports sur différents polluants⁶⁰, dont les données et conclusions sont citées par d'autres experts des gouvernements fédéral et provincial ainsi que par des groupes environnementaux durant les années 1970. Il leur permet également de se prononcer publiquement dans les médias et de formuler des recommandations qu'ils acheminent aux différentes autorités responsables d'élaborer des politiques publiques quant à la pollution.

Finalement, soulignons également une dernière caractéristique importante afin de cerner la nature de cette expertise à l'égard de la pollution de l'air et de la pollution automobile. Il s'agit du fait que le discours des experts de tous les niveaux de gouvernements est tout autant façonné par leur formation scientifique et leur expérience technique que par leur rôle de fonctionnaire. Si le Service de santé jouit d'un statut presque autonome jusqu'à son démantèlement en 1971 et que les experts ne sont pas soumis aux lignes de parti de l'équipe au pouvoir de la même façon que le sont les élus, ceux qui y travaillent, puis ceux de la CUM, semblent néanmoins soumis à des contraintes provenant des autorités politiques. En effet, l'attitude des experts, qui articulent le plus souvent leurs affirmations dans un langage feutré et bureaucratique, marqué par la prudence et qui évite de compromettre les gouvernements, indique qu'ils sont néanmoins tenus de refléter une image de contrôle

⁵⁹ Bocking, *Nature's Experts*, p. 19.

⁶⁰ Voir par exemple ces rapports : AVM, VM171, S4, SS2, D13, *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal*, Ville de Montréal, Service de santé, 1969; AVM, VM171, S4, SS2, D14, *La pollution de l'air par l'anhydride sulfureux et les particules aéroportées à Montréal*, Ville de Montréal, Service de santé, 1970 ; AVM, CUM1, SC, SS1, SSS10, D7, *Pollution atmosphérique par le plomb de 1968 à 1971*, CUM, Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, 1972.

typique des autorités politiques. Contrairement à quelques experts universitaires que nous étudierons dans le prochain chapitre, qui formulent leur évaluation de la pollution de l'air à Montréal dans un langage alarmiste, les experts du Service de santé se gardent d'émettre des déclarations inquiétantes dans les médias, en affirmant régulièrement que la situation de Montréal est à prendre au sérieux tout en rassurant la population et en affirmant que les autorités ont la situation bien en main⁶¹. Mentionnons ici que cette attitude des experts s'explique également par le fait que plusieurs d'entre eux, dont les ingénieurs, sont formés à une vue technologique et managériale, comme mentionné plus tôt.

Par ailleurs, ces experts critiquent rarement publiquement les structures de pouvoir dont ils relèvent. Plus d'une fois, par exemple, Lamquin et Marier défendent leur employeur direct, la Ville de Montréal. Lamquin souligne ainsi le leadership de la Ville dans la lutte à la pollution de l'air et plus particulièrement les actions accomplies par la Division d'assainissement de l'air, qui est sous sa responsabilité.⁶² Marier prend lui également la défense de son Service en 1975, lorsqu'il déclare qu'il « n'apprécie guère lorsque des organismes comme le Conseil économique du Canada, par des comparaisons illusoire avec d'autres villes canadiennes, laissent entendre que Montréal fait peu pour purifier l'air que hument les citoyens des 29 municipalités de la CUM »⁶³. Malgré leur relative autonomie, le contexte de production du travail des experts de la fonction publique transparait ainsi dans leur travail, beaucoup plus que ne le font leurs opinions personnelles et même scientifiques sur la pollution.

⁶¹ AVM, VM6-D808-3, « Pollution war escalated », *The Montreal Star*, 1^{er} octobre 1966 ; Raymond Massé, « Le degré de pollution de l'air n'a pas atteint la cote d'alerte à Montréal », *La Presse*, 10 décembre 1966.

⁶² AVM, VM6-D808-3, « Health Director Says... TV Pollution Picture Distorted », *The Gazette*, 25 octobre 1967.

⁶³ AVM, VM6-D808-3, André Chenier, « Mission difficile: comparer l'air qu'on respire d'une ville à l'autre », *La Presse*, 22 février 1975.

Cette dernière caractéristique est encore plus présente chez les experts de la fonction publique provinciale et fédérale, qui disposent d'une marge de manœuvre moins grande que les experts municipaux. Leurs actions doivent ainsi être conformes à la position des autorités politiques et refléter la perception qu'ont les autorités de leur rôle dans la lutte à la pollution de l'air, de même qu'elles doivent respecter les cadres législatifs qui leur sont imposés. Ces contraintes sont perceptibles dans l'évaluation beaucoup plus réservée que font les experts de la fonction publique provinciale et fédérale de la gravité des risques de la pollution automobile, de même que dans les recommandations qu'ils formulent afin de contrôler ces risques, comme nous le verrons un peu plus loin.

Le langage bureaucratique qui caractérise le discours des experts fonctionnaires tient également du fait que leur travail est limité par des contraintes de faisabilité, économiques et par la recherche d'efficacité. Animés par un certain pragmatisme, ces experts présentent généralement une conception étroite du problème de la pollution de l'air et de la pollution automobile et recherchent des solutions concrètes, accessibles, et peu coûteuses, qui remettent peu l'ordre social, politique et économique en question. Leur discours est ainsi porteur de considérations pratiques, et se distance de celui des experts qui ne travaillent pas dans la fonction publique et que nous étudierons au prochain chapitre, plus porteur d'idéologie et reflétant la pensée écologiste.

2.2 Le risque de la pollution automobile

2.2.1 « L'ennemi, c'est l'auto »⁶⁴ : identification d'un risque

À quel moment ont émergé les premières inquiétudes quant à la pollution automobile au sein de ces structures administratives dédiées à la pollution de l'air ? Comment ces experts ont-ils appréhendé le rôle de l'automobile dans la pollution atmosphérique et comment ont-ils défini ces risques ? C'est dans la deuxième moitié des années 1950 qu'émergent de manière plus structurée les préoccupations concernant l'automobile au sein de la fonction publique montréalaise. Ces inquiétudes concernent alors la fumée dense et odorante que laissent échapper les moteurs fonctionnant au diesel. Cela n'a rien de surprenant, considérant l'importance de la fumée et de la notion de nuisance dans la lutte précoce à la pollution atmosphérique. Le Dr J. N. Laporte, qui occupe le poste d'assistant directeur du Service de santé à cette époque, affirme toutefois que cette fumée ne constitue pas une menace sérieuse à la santé, bien qu'elle constitue une nuisance⁶⁵.

Rapidement, l'attention des experts du Service de santé se tourne plutôt vers le monoxyde de carbone et les autres polluants libérés par les émissions automobiles. Plusieurs facteurs contribuent à mettre en lumière cette responsabilité de l'automobile dans la dégradation de la qualité de l'air. D'une part, comme le souligne le Dr Adélar Groulx en 1958, le contrôle du problème de la fumée a comme conséquence de jeter de la lumière sur d'autres sources de pollution, dont celle provoquée par l'automobile : « coal smoke is the old enemy, but as it is brought under control, other pollutants appear. Carbon monoxide from the exhausts [sic] of cars and trucks

⁶⁴ AVM, VM171, Roland Lamquin, « Lutte contre la pollution de l'air », *Bulletin d'hygiène*, vol. 54, no 2, (juillet-décembre 1968), p. 61.

⁶⁵ AVM, VM6-D808-3, « Bus fumes 'not dangerous' », *The Montreal Star*, 8 septembre 1956.

becomes dangerously concentrated in congested streets »⁶⁶. Mentionnons également qu'à cette époque, les dangers du monoxyde de carbone sont déjà dans la mire du Service de santé de Montréal. En effet, les concentrations de ce polluant étaient déjà surveillées et règlementées dans certains milieux de travail par des normes d'hygiène industrielle, en faisant ainsi un enjeu de santé et sécurité au travail⁶⁷. Cet aspect de la pollution automobile reste d'ailleurs présent tout au long des années 1960 et 1970, alors que les experts de la fonction publique s'inquiètent des conditions de travail des chauffeurs de taxi, des garagistes, des conducteurs d'autobus, et des policiers règlementant la circulation, etc⁶⁸.

D'autre part, l'écho d'études et de rapports réalisés à l'étranger se fait de plus en plus sentir à Montréal. Confronté à des épisodes de smog récurrents depuis les années 1940, par exemple, l'État de la Californie joue un rôle central dans la reconnaissance de la contribution des automobiles à la pollution de l'air dans les années 1950. De nature différente que le smog londonien, celui sévissant à Los Angeles est le résultat de l'interaction entre les rayons du soleil et différents produits chimiques présents dans l'air⁶⁹. Dès 1952, le chimiste Arie Jan Haagen-Smit démontre que les émissions automobiles sont non seulement un des facteurs, mais bien les principales responsables du smog à Los Angeles⁷⁰. En 1959, l'État de la Californie contribue à officialiser le statut de pollueur des automobiles en adoptant les premiers standards

⁶⁶ AVM, VM6-D808-3, « The growing problem of air pollution », *The Montreal Star*, 11 juillet 1958.

⁶⁷ AVM, VM171, S4, SS2, D13, *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal*, Ville de Montréal, Service de santé, 1969, p. 56.

⁶⁸ Voir par exemple ces études : AVM, CUM1, SC, SS1, SSS10, D7, *Étude sur la santé des chauffeurs de taxi à Montréal*, CUM, Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, 1974 ; *Étude de la qualité de l'air dans la zone du canal Lachine*, CUM, Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, 1976.

⁶⁹ AVM, VM6-D808-3, Brian Cahill, « Big city air pollution cause of lung disease », *The Gazette*, 3 décembre 1959; « 'Filthiest in Canada': City Air Foul, Expert Reports », *The Montreal Star*, 19 juin 1964.

⁷⁰ BAC, RG12, vol. 2843, J. L. Sullivan, *Motor Vehicles and Air Pollution*, ministère de la Santé nationale et du Bien-être, 1969, p. 1-3.

visant à limiter la quantité de polluant qu'elles émettent⁷¹. D'autres études, certaines réalisées au Canada, confortent ces conclusions. En Ontario, un comité de la Chambre provinciale dépose en 1957 un volumineux rapport à la Législature ontarienne sur la pollution de l'air, dans lequel il est entre autres recommandé de prendre des mesures afin de rendre moins nocifs les gaz d'échappement des véhicules à moteur⁷². C'est aussi le cas d'un rapport de la branche canadienne de la *Royal Meteorological Society* qui, en plus de remarquer que Montréal fait face à un problème de pollution de l'air plus grave que la plupart des villes nord-américaines, rapporte « that automotive contribution to the downtown pollution level is important »⁷³.

À Montréal, le problème des émissions automobiles est d'abord jugé moins sérieux qu'à Los Angeles⁷⁴, notamment parce que le problème du smog ne s'impose pas avec la même intensité et que le nombre d'automobiles y est moins élevé. Les conclusions des études menées en Californie et ailleurs fournissent néanmoins une référence aux experts de la fonction publique afin d'évoquer de plus en plus fréquemment l'automobile dans leurs discussions sur les sources de la pollution atmosphérique à Montréal. La hausse du nombre d'automobiles et leur utilisation croissante pour les déplacements dans la ville (tableau 2.1) sont ainsi de plus en plus soulignées par ces experts. Dès 1964, par exemple, le Service de santé cite les chiffres d'une étude afin d'avancer que la densité des automobiles à Montréal dépasse celle de la ville de New

⁷¹ *Ibid.*, p. 20-21. Ces standards devaient entrer en vigueur seulement lorsqu'une technologie adéquate serait développée et approuvée par l'État de la Californie. Tous les fabricants majeurs d'automobiles parviennent à les rencontrer en quelques années grâce à des modifications dans les moteurs des véhicules et ils sont finalement appliqués pour tous les nouveaux modèles de voitures vendus en Californie en 1966.

⁷² AVM, VM6-D808-3, « Rapport à la Législature ontarienne – Une des principales causes du cancer : la pollution de l'air », *Le Devoir*, 15 février 1957.

⁷³ AVM, VM6-D808-3, « Engineers Report : City Air Pollution is Among Highest in North America », *The Montreal Star*, 9 juin 1960.

⁷⁴ Voir par exemple : AVM, VM6-D808-3, « RAC Hopes for Improvement through Research, Science », *The Gazette*, 19 mai 1961; « Deux grands coupables: le chauffage et l'auto », *Le Petit journal*, semaine du 15 octobre 1967.

York⁷⁵. Dès lors, il devient difficile de ne pas reconnaître que la prolifération des automobiles dans la ville peut avoir une incidence sur la qualité de l'air. Cet avis quant à la responsabilité de l'automobile est progressivement partagé dans les années suivantes, de sorte que dès le milieu des années 1960, elle devient, selon les experts de la fonction publique municipale, un des trois principaux facteurs de la pollution atmosphérique dans la ville, avec le chauffage en hiver et l'incinération des déchets⁷⁶.

Tableau 2.1
Évolution du parc automobile montréalais

Véhicules immatriculés	1959	1969	1979
- Ville de Montréal	246 000	428 000	515 000
- Communauté urbaine de Montréal	347 000	612 000	845 000
- Région de Montréal	403 000	850 000	1 245 000
Véhicules en circulation			
- Ville de Montréal	352 000	484 000	750 000
- Centre-ville de Montréal	22 100	24 600	25 300

Source : AVM, CUM1, SC, SS1, SSS10, D7, *L'Assainissement de l'air dans l'île de Montréal 1872-1980*, Communauté urbaine de Montréal, Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, 1980, p. 62.

En 1965, l'arrivée du Dr Roland Lamquin à la tête du Service de santé marque un tournant important⁷⁷. En effet, sous sa gouverne, la perception et l'acuité de l'impact environnemental de l'automobile évoluent de façon remarquable. En 1968, il déclare, dans le *Bulletin d'hygiène*, l'organe du Service de santé, que :

⁷⁵ En 1964, la densité de Montréal serait de 5800 véhicules par mille carré, alors qu'elle serait de 4700 à New York. AVM, VM171, « La pollution par le monoxyde de carbone à Montréal », *Bulletin d'hygiène*, vol. 55, no 1, (janvier-juin 1969), p. 10. La référence et les détails de cette étude, par exemple au niveau du territoire couvert, ne sont toutefois pas révélés. Il faut également tenir compte du fait qu'il y a un métro à New York en 1964.

⁷⁶ AVM, VM6-D808-3, « La pollution de l'air a diminué à Montréal entre 1959 et 1964 », *Le Presse*, 1er mai 1965.

⁷⁷ « La vie des diplômés », *L'INTER, Les diplômés de l'Université de Montréal*, mars 1969, p. 13.

[...] les résultats des analyses de l'air ont démontré que l'automobile constitue à Montréal le plus grand facteur de pollution de l'air. Environ 400,000 véhicules moteurs sillonnent chaque jour nos rues et crachent dans l'atmosphère 1,500 tonnes de monoxyde de carbone qui sont rejetées en grande partie aux heures de pointe de la circulation. En pollution de l'air, "l'ennemi, c'est l'auto" et c'est contre lui que la lutte doit s'engager⁷⁸.

Cet avis de Lamquin sur l'impact environnemental des automobiles est fréquemment partagé dans les journaux⁷⁹, mais c'est dans une causerie prononcée au banquet annuel de la Société de chimie, reproduite dans le *Bulletin d'hygiène*, qu'il est développé avec le plus de verve. À cette occasion, le discours de Lamquin, qui emprunte par moments la forme d'une critique de la société de consommation et de la modernité industrielle, semble bien plus personnel que médical :

Notre monde a édifié surtout une civilisation industrielle de consommation et nous nous rendons compte que cette civilisation n'est pas à l'échelle de l'homme, que l'homme en est sa victime [...] Essayez dans les villes de regarder le ciel... Vous y verrez non pas le soleil ou les étoiles dans leur magnificence, mais de la fumée, du brouillard, du smog [...] Devant ces constatations pénibles, devant l'inéluctable vente des autos qui crachent en tout lieu par leurs tuyaux d'échappement des gaz délétères, il faut bien se rendre compte que le phénomène de la pollution de l'air ne constitue pas un problème isolé qui n'affecte qu'un nombre restreint de gens. Bien au contraire, ce problème est à l'échelle du monde industrialisé tout entier, à l'échelle de la province, de toutes nos villes. Il serait donc bien illusoire de confier à un seul des trois échelons de nos gouvernements le soin de s'attaquer au problème de la pollution de l'air.

L'automobile et le camion, dont le nombre s'accroît d'une façon phénoménale, manifestent partout leur présence ou violent par leur intrusion les plus beaux coins de nos campagnes. À l'heure actuelle, 365,000 véhicules

⁷⁸ AVM, VM171, Roland Lamquin, « Lutte contre la pollution de l'air », *Bulletin d'hygiène*, vol. 54, no 2, (juillet-décembre 1968), p. 61.

⁷⁹ Pour quelques exemples non-exhaustifs, voir ces articles : AVM, VM6-D808-3, « Le service de Santé réclame des mesures d'urgence: La pollution de l'air atteint un niveau dangereux - le Dr Lamquin », *La Presse*, 6 octobre 1967; « Le Dr Lamquin veut une loi exigeant des dispositifs spéciaux sur les autos pour réduire l'oxyde de carbone », *La Presse*, 17 octobre 1967; J-Claude Paquet, « La pollution à Montréal, un fléau plus grave qu'on le dit », *La Presse*, 12 septembre 1970.

moteurs sillonnent les rues de Montréal, et la Province de Québec en compte 1,655,000⁸⁰.

En plus de souligner l'importance des automobiles dans la dégradation de la qualité de l'air, Lamquin évoque également un autre impact environnemental de l'auto, celui de la destruction de la ville et de l'environnement urbain au profit des infrastructures qui lui sont consacrées :

Par ailleurs, il faut se rendre à l'évidence et reconnaître qu'il faut mettre un frein à nos concessions, au « monstre dévorant » que représente l'automobile. Partout dans les villes on sacrifie des pâtés de maisons, voire des quartiers entiers pour y établir des autoroutes, des voies étagées, des terrains de stationnement. Mais plus on sacrifie à ce nouveau Moloch, plus il devient exigeant, plus il se multiplie, plus il crée de problèmes. Il est temps que les centres urbains, qui se développent à la vitesse de champignons après la pluie, fassent leur profit de l'expérience de grands centres urbains avec les problèmes de l'automobile. Il semble logique, après certaines concessions normales, d'arrêter de céder du terrain aux automobiles au détriment d'un espace qui peut être occupé par des édifices à bureaux, des maisons d'habitations ou des usines. Si l'on veut éviter la « paralysie dans le mouvement » par une trop grande concentration des véhicules en des points donnés, il faut de plus en plus développer les transports en commun et même interdire l'accès automobile de certaines zones de nos villes⁸¹.

Ce dernier type de critiques lié à l'impact de l'automobile sur l'environnement urbain, qui s'éloigne des effets des contaminants sur la santé ou encore du contrôle de la pollution automobile, est plus rare de la part des experts du Service de santé. Il n'est toutefois pas absent de la fonction publique municipale, comme nous le verrons au chapitre 7. Malgré l'existence de ces préoccupations, la dernière citation illustre peut-être plus l'intérêt de Lamquin envers la notion d'efficacité. À cet égard, la pollution atmosphérique et la destruction de la ville par l'automobile ne semblent pas être attribuées au véhicule en soi, mais plutôt à une mauvaise utilisation de

⁸⁰ AVM, VM171, Roland Lamquin, « Législation et considérations d'ordre pratique sur la pollution de l'air », *Bulletin d'hygiène*, vol. 54, no 1, janvier-juin 1968, p. 4-5.

⁸¹ *Ibid.*, p. 6-7.

l'automobile, qui empêche la maximisation de l'espace urbain, entrave la fluidité de la circulation et le transport efficace de la population. En effet, comme nous le verrons plus loin, des mesures afin de rendre la circulation plus fluide sont considérées par les experts de la fonction publique montréalais comme une des principales solutions afin de contrôler la pollution automobile. À cet égard, nous devons nuancer les idées de ces experts à l'égard des risques environnementaux de l'automobile et les remettre dans le contexte de leurs préoccupations pour le fonctionnement efficace de la ville.

L'intérêt pour la pollution automobile à la fonction publique montréalaise culmine en 1969 avec la préparation et la rédaction d'un rapport sur la pollution par le monoxyde de carbone, qui est republié en partie dans les pages du *Bulletin d'hygiène*⁸². Dans ce rapport, que le journal *La Presse* qualifie de « cri d'alarme lancinant », le Service de santé insiste, chiffres à l'appui, sur le fait que le monoxyde de carbone dégagé par les automobiles constitue une menace sérieuse à la santé des Montréalais⁸³. En fait, les auteurs du rapport, au nombre desquels on retrouve les ingénieurs Jean Marier, J.-A. Guérard, Sarto Plamondon et le chimiste Walter Brabant, responsable de la section des laboratoires, insistent sur le fait qu'il s'agit non seulement d'une menace sérieuse, mais également d'une menace grandissante, dont la gravité est directement proportionnelle à l'augmentation du parc automobile :

La quantité de monoxyde de carbone émise par les véhicules-moteurs représente au-delà de 95 % du total émis par toutes les sources et on estime qu'une automobile qui parcourt 10,000 milles à une vitesse moyenne de 20 milles à l'heure émet 1,800 livres de monoxyde de carbone.

Le problème s'aggrave d'année en année, car pour la région de la Ville de Montréal seulement, le nombre des véhicules-moteurs enregistré a presque

⁸² AVM, VM171, « La pollution par le monoxyde de carbone à Montréal », *Bulletin d'hygiène*, vol. 55, no 1, (janvier-juin 1969), p. 2-27.

⁸³ AVM, VM6-D808-3, « L'oxyde de carbone dégagé par les autos: vue, ouïe, cerveau sont déjà touchés! », *La Presse*, 24 septembre 1969.

doublé en 12 ans, soit de 1955 à 1967 et qu'il augmente au rythme d'environ 11,000 par année ...

On sait que le pouvoir de dilution de l'atmosphère est très grand. Cependant, il a une valeur limitée tandis que la production de pollution augmente continuellement⁸⁴.

Le rapport analyse par ailleurs toutes les facettes cette pollution : le fonctionnement des moteurs à essence, la densité automobile à Montréal, les concentrations de monoxyde de carbone à plusieurs endroits dans la ville, les effets sur la santé selon ces concentrations, l'établissement de normes et de législation ailleurs dans le monde. Il se conclut sur les recommandations des auteurs, que nous verrons plus en détail un peu plus loin.

Ce rapport s'insère dans une série d'autres études sur différentes substances polluantes présentes dans l'air à Montréal⁸⁵. En 1970, un second rapport est publié sur la pollution de l'air par l'anhydride sulfureux et les particules aéroportées. En août 1972, le Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, désormais rattaché à la CUM, publie un troisième rapport qui se penche cette fois-ci sur la pollution atmosphérique par le plomb⁸⁶. L'importante responsabilité de l'automobile dans l'augmentation de la concentration de ces polluants est soulignée avec insistance dans chacun de ces rapports, et plus particulièrement dans celui sur le plomb. Ainsi, les auteurs du rapport estiment qu'à elles seules, les automobiles du territoire de la CUM consomment plus de cinq tonnes de plomb par jour en 1972. En se basant sur les lectures enregistrées par un réseau de stations d'échantillonnage dispersé sur le territoire de la CUM, ils affirment que les concentrations moyennes de

⁸⁴ AVM, VM171, S4, SS2, D13, *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal*, Ville de Montréal, Service de santé, 1969, p. 9.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 3.

⁸⁶ AVM, VM171, S4, SS2, D14, *La pollution de l'air par l'anhydride sulfureux et les particules aéroportées à Montréal*, Ville de Montréal, Service de santé, 1970 ; AVM, CUM1, SC, SS1, SSS10, D7, *Pollution atmosphérique par le plomb de 1968 à 1971*, CUM, Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, 1972.

plomb dans l'air ont augmenté partout et que sans action immédiate, elles continueraient d'augmenter avec la croissance du parc automobile⁸⁷.

En 1972, il ne s'agit toutefois pas de la première mise en garde contre le plomb. Plusieurs années avant que les experts montréalais ne le fassent, le Dr Morris Katz, expert-conseil au ministère fédéral de la Santé, tentait d'attirer l'attention sur l'impact nocif des 275,000 tonnes de plomb tétraéthyle ajoutées à l'essence comme agent anti-détonnant annuellement en Amérique du Nord. Ainsi, dès 1963, il confiait au journal *La Presse* qu'il voudrait que les fabricants de carburant remplacent le plus rapidement possible le plomb par une autre substance, puisqu'une bonne partie de ce polluant était relâchée dans l'atmosphère en même temps que les gaz d'échappement automobiles, sous la forme de particules très fines qui flottent dans l'air et pénètrent dans les poumons⁸⁸. L'attention accordée au plomb au début des années 1970 fait également écho aux découvertes du géochimiste Clair Patterson aux États-Unis, qui ont démontré au milieu des années 1960 que la présence de plomb dans l'environnement avait dramatiquement augmenté depuis l'ère industrielle et que de fortes concentrations se retrouvaient également dans la chaîne alimentaire. À la suite de ses découvertes, Patterson s'engage dans une campagne afin de faire retirer le plomb de l'essence⁸⁹.

Par ailleurs, l'identification des risques de l'automobile sur l'environnement et la santé par les experts fonctionnaires n'est pas circonscrite qu'aux polluants de l'air. Nous avons déjà effleuré le sujet de la destruction de l'environnement urbain, que dénonce le Dr Roland Lamquin et qui sera vu plus en profondeur au chapitre 7. Le bruit constitue un autre de ces risques. Tout comme c'est le cas avec la pollution

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ AVM, VM6-D808-3, « Au Canada, un phénomène curieux: c'est en avril que l'atmosphère est le plus viciée », *La Presse*, 17 août 1963.

⁸⁹ Au sujet de la carrière de Clair Patterson, voir Lydia Denworth, *Toxic Truth : A Scientist, A Doctor, and the Battle over Lead*, Beacon Press, Boston, 2009.

atmosphérique, le bruit en est lui également venu à être considéré comme un fléau urbain amené par la vie moderne et comme un résidu néfaste du développement technologique⁹⁰. Dès 1967, un rapport sur l'étude du bruit à Montréal est publié par le Comité sur le bruit du Service de santé. Les deux directeurs du rapport, les ingénieurs Jean-Paul Senay et Raymond LeBourdais, y étudient surtout les bruits de la circulation après avoir constaté « la nocivité prédominante des bruits causés par les véhicules terrestres »⁹¹. En 1970, lors d'un symposium sur la pollution organisé par le maire de Montréal Jean Drapeau, une journée d'étude complète est consacrée au bruit. Tout comme trois ans plus tôt, l'environnement acoustique des voies rapides et le bruit émis par les automobiles en général continuent d'être les principales sources de pollution sonore sur lesquelles ils se concentrent. Engendrant toute une série de troubles physiologiques et psychologiques, incluant bien sûr des troubles de l'ouïe, mais aussi des sensations de vertige, des étourdissements, une augmentation du nombre et de la gravité des accidents, des baisses de la concentration, le bruit est ainsi considéré comme une menace au « bien-être de toute [la] civilisation »⁹².

L'opinion de ces experts de la fonction publique montréalaise quant au risque que représente l'automobile n'est toutefois pas entièrement partagée par les fonctionnaires provinciaux et fédéraux, qui font preuve d'une certaine retenue dans l'évaluation de ce risque. À l'instar de ses homologues montréalais, l'ingénieur Jean Roy, directeur du Service de l'hygiène industrielle, identifie l'automobile comme une source

⁹⁰ AVM, VM171, S4, SS2, D16, *Symposium sur la pollution - Journée consacrée au bruit*, Ville de Montréal, Service de santé, 1970, p. 3. Quelques historiens se sont intéressés à la transformation des paysages sonores et à l'évolution des sensibilités à l'égard des bruits. Outre l'historien du sensible Alain Corbin, qui a offert *Les Cloches de la terre. Paysage sonore et culture du sensible dans les campagnes au XIXe siècle*, Paris, Flammarion, 1994, voir également Joy Parr, *Sensing Changes, Technologies, Environments, and the Everyday, 1953-2003*, Vancouver, UBC Press, 2010 ; Christophe Granger, « Le coq et le klaxon, ou la France à la découverte du bruit, 1945-1975 », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, no 123 (juillet-septembre 2014), p. 85-100.

⁹¹ AVM, XCD00, P4925, *Étude du bruit à Montréal*, Ville de Montréal, Service de santé, juillet 1967, p. 2.

⁹² *Ibid.*, p. 90.

majeure de pollution de l'air dès 1967⁹³. Or, la même année, en réponse aux inquiétudes soulevées par les journaux montréalais quant aux dangereux taux de monoxyde de carbone dans les rues de la métropole durant la grève des transports en commun, le Service de l'hygiène industrielle entreprend de mener une enquête similaire à celle du Service de santé de Montréal. En utilisant les mêmes instruments de mesure que les experts montréalais, cette étude débouche pourtant sur un discours beaucoup moins alarmant. Dans son rapport, Jean Paré, l'adjoint-directeur du Service, mentionne qu'il n'a pas constaté de différences marquées entre les concentrations de monoxyde de carbone pendant et après la grève, et qu'en dehors des heures de pointe du trafic, ces concentrations sont variables et peu élevées⁹⁴. Cette retenue dans l'évaluation des taux de monoxyde de carbone reflète l'attitude générale des experts travaillant à la fonction publique provinciale : ils identifient l'automobile comme étant une source de pollution, mais la gravité qu'ils accordent au problème est beaucoup moins appuyée qu'à Montréal.

Cette différence d'opinions s'explique par différents facteurs. D'une part, l'échelle d'analyse joue un rôle important. L'impact environnemental direct de l'automobile se ressent beaucoup plus en région urbaine, où il est considéré comme un risque généralisé en raison de la forte densité automobile. À l'échelle provinciale, toutefois, ce problème est localisé et limité aux grandes villes, essentiellement Montréal. Selon Paré, la pollution automobile n'est donc pas un problème qui nécessite une action rigoureuse à l'échelle de la province⁹⁵.

Au gouvernement fédéral, les experts du ministère de la Santé nationale et du Bien-être soulignent à quelques reprises les risques environnementaux de l'automobile

⁹³ ANQQ, E8, S2, 1960-01-580/141, Jean Roy, *Mémoire sur la lutte contre la pollution de l'air au Québec*, 17 novembre 1967, p. 2.

⁹⁴ ANQQ, E8, S2, 1960-01-580/141, Jean Paré, *Rapport sur une étude de l'oxyde de carbone dans les rues de Montréal*, 1967.

⁹⁵ *Ibid.*

dans l'*Occupational Health Review*, publiée par le ministère, ou encore dans des causeries et rapports gouvernementaux⁹⁶. En 1969, un rapport intitulé « Motor Vehicles and Air Pollution » est publié par le ministère, dans lequel on retrouve un état des lieux de la recherche concernant les conséquences et les moyens de contrôler les gaz d'échappement des automobiles⁹⁷. Contrairement au rapport publié la même année par le Service de santé de Montréal, ce document fédéral n'est toutefois pas basé sur de nouvelles données, mais constitue plutôt une revue de la littérature déjà publiée à ce sujet. Si le rapport se clôt sur l'affirmation qu'il est « reasonable to conclude that Canada has a motor vehicle pollution problem which will undoubtedly develop further as the number of individual sources increase », il ne débouche sur aucune prise de position quant au contrôle de la pollution automobile et au rôle que le fédéral doit endosser face à cet enjeu⁹⁸. Le directeur de la Division de la prévention de la pollution atmosphérique du fédéral adopte plutôt une position prudente et articule sa vision du contrôle de ce risque en termes de coûts et de bénéfices : « we must be cognizant of the need to balance risks and benefits with costs and to take accounts of what is commercially practical and technologically feasible »⁹⁹. Il s'agit là, somme toute, d'un bon résumé de la position des experts du fédéral sur la pollution automobile.

Cette attitude plus prudente est également attribuable à la différence de statut entre les experts de Montréal et ceux du fédéral. Comme nous l'avons vu, si le Service de santé de Montréal jouit d'une relative autonomie et d'une position de pouvoir

⁹⁶ Voir par exemple ces articles publiés dans l'*Occupational Health Review* : J.L. Sullivan, « Air Pollution – Causes and Control », vol. 20, no 3-4 (1968-1969) ; J.L. Sullivan, « The Federal Role in Pollution Control », vol. 24, no 3-4 (1969).

⁹⁷ BAC, RG12, vol. 2843, J. L. Sullivan, *Motor Vehicles and Air Pollution*, ministère de la Santé nationale et du Bien-être, 1969, p. 35-36.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 36.

⁹⁹ BAC, Ministère des Finances (RG19), vol. 4979, dossier 9755-01, partie 2 fp, S.O. Winthrop, Chief, Air Pollution Control Division, *Federal Activities in Air Pollution Control*, causerie prononcée à l'occasion de la réunion de l'Association pour le contrôle de la pollution, Montebello, 22 septembre 1970, p. 9.

enviable à l'Hôtel de Ville, les experts de la fonction publique fédérale ne disposent pas de la même marge de manœuvre. Leurs actions doivent ainsi être compatibles avec le rôle de coordonnateur que le fédéral entend assumer dans la gestion de la pollution, de même qu'elles doivent respecter les cadres législatifs qui leur sont imposés.

2.2.2 Les diagnostics des experts

Au-delà de l'identification de l'automobile comme une source de pollution, qu'est-ce que les experts de la fonction publique ont dit au sujet de ce risque ? Comment l'ont-ils défini ? En se basant à la fois sur des recherches effectuées localement à Montréal et sur la circulation de connaissances internationales en provenance des États-Unis et de l'Europe, ces experts émettent leur diagnostic quant aux risques de la pollution automobile sur la santé des populations urbaines et, dans une moindre mesure, sur l'environnement. Ce diagnostic concerne, dans un premier temps, les effets physiologiques directs des polluants – surtout le monoxyde de carbone – et dans un deuxième temps, ses effets indirects.

Les effets directs

Dans les années 1960, les effets nocifs, voire mortels, du monoxyde de carbone sont déjà connus depuis longtemps. Les travaux menés en hygiène industrielle, notamment, avaient répertorié plusieurs cas d'asphyxie accidentelle ayant entraîné des intoxications ou même des décès, surtout dans des milieux de travail fermés comme les garages¹⁰⁰.

Dans le rapport sur la pollution par le monoxyde de carbone publié en 1969, les experts du Service de santé expliquent le mode d'action du monoxyde de carbone :

¹⁰⁰ AVM, VM171, S4, SS2, D13, *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal*, Ville de Montréal, Service de santé, 1969, p. 55.

L'oxygène de l'air réagit avec l'hémoglobine pour donner l'oxyhémoglobine. Cette dernière est transportée par le sang vers tous les organes et les tissus du corps humain. Elle se dissocie et alimente en oxygène chacune des cellules de notre corps. Dans une atmosphère polluée, le monoxyde de carbone réagit rapidement avec l'hémoglobine. Cette dernière devient un poison fatal lorsque sa concentration atteint de 70 à 80 % de saturation. La présence de carboxyhémoglobine dans le sang empêche l'oxygénation des tissus. Elle interfère aussi avec la courbe de dissociation de l'oxyhémoglobine. Cette dernière a donc plus de difficulté à oxygéner les tissus lorsque la carboxyhémoglobine est présente. On est donc en présence d'un effet double produit par une seule cause, le monoxyde de carbone¹⁰¹.

En se fiant à plusieurs études déjà réalisées sur le monoxyde de carbone par des chercheurs américains et européens, les auteurs du rapport notent que même une exposition « modérée » au CO₂, par exemple à une concentration de l'ordre de 30 ppm durant huit heures, engendre un taux de carboxyhémoglobine de 5%. À ce niveau, les tissus en général et plus particulièrement ceux du cerveau ne reçoivent pas la quantité d'oxygène qui leur est nécessaire et plusieurs effets physiologiques, comme la diminution de la capacité de jugement et la lenteur des réflexes, sont facilement détectables¹⁰².

En ce qui concerne le CO₂ libéré par les automobiles dans les régions urbaines, le même rapport identifie les personnes les plus susceptibles de souffrir des effets de ce gaz ainsi que les endroits les plus à risque dans la ville. Sans surprise, on peut y lire que ce sont les automobilistes qui respirent les plus fortes concentrations de monoxyde de carbone et que c'est dans les rues achalandées, aux intersections importantes, dans les longs tunnels et dans les voies rapides en dépression que les effets toxiques de ce polluant sont le plus à craindre. Cette dernière affirmation est confirmée par Charles Newbury, le chimiste principal d'Environnement Canada, qui déclare dans *The Gazette* en 1971 que l'autoroute Décarie, construite en tranchée, est

¹⁰¹ *Ibid.*, p. 58-59.

¹⁰² *Ibid.*, p. 59-60.

« a carbon monoxide trap where, at peak traffic hours, the gas accumulates at high concentrations hazardous to health »¹⁰³. Le rapport du Service de santé indique également que même à cent pieds au-dessus du niveau de la rue, on retrouve le tiers de la concentration mesurée au niveau du sol et que les analyses du Service de santé ont montré que des concentrations appréciables de CO₂ avaient été retrouvées dans plusieurs immeubles situés à proximité de grandes artères¹⁰⁴. En se fiant à leurs statistiques locales ainsi qu'aux connaissances médicales sur le mode d'action du monoxyde de carbone, les auteurs du rapport déclarent que « selon les déterminations qui en ont été faites à Montréal, il y approche ou y atteint le niveau où des chercheurs ont décelé des troubles de la vision, de l'audition et de certaines facultés cérébrales »¹⁰⁵. Ainsi, les experts du Service de santé de Montréal concluent que le monoxyde de carbone libéré par les gaz d'échappement des automobiles constitue un danger pour la santé et qu'« aucun effort ne devrait être ménagé dans le but d'abaisser le plus possible les émanations de monoxyde de carbone ». Ils concluent : « c'est notre santé qui est en jeu »¹⁰⁶.

Les effets secondaires

Si les effets directs du monoxyde de carbone sont bien connus, l'impact de l'exposition à long terme à de plus petites doses de CO₂ est moins bien connu. C'est le cas également avec les effets chroniques de la pollution de l'air en général, qui inquiètent le Dr Adélar Groulx bien avant le début de la période étudiée. Dès 1950, à l'occasion de la Semaine de la prévention de la fumée, il met ainsi la population en garde contre les effets nocifs insoupçonnés de différents polluants dans l'air sur la santé :

¹⁰³ AVM, VM6-D808-3, Bill Carroll, « Decarie Expressway: a carbon monoxide hazard », *The Gazette*, 29 juin 1971.

¹⁰⁴ AVM, VM171, S4, SS2, D13, *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal*, Ville de Montréal, Service de santé, 1969, p. 56-57.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 64.

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 63.

Il est reconnu, d'une manière générale, que la pollution de l'air par la fumée et ses associés, crée des milieux favorables à l'éclosion de certaines maladies ; d'après certains médecins, les mortalités causées par les affections cardiaques et pulmonaires sont favorisées par l'augmentation de la fumée et la durée de sa présence dans l'air, » dit le Dr Adélarde Groulx. [...] [il] ajoute : « À force de respirer un air chargé de particules de carbone et de goudron, le terrain se trouve tout préparé pour les maladies des voies respiratoires ; de plus, cet air agit comme un irritant des membranes du nez, de la gorge et des yeux, et diminue leur résistance à l'infection.¹⁰⁷

Dans la décennie suivante, les connaissances au sujet des effets secondaires de la pollution de l'air se précisent. S'appuyant sur une série d'études internationales qui pointent toutes dans la même direction, Jean Marier affirme dans le *Bulletin d'hygiène* en 1965 que :

sans être positif, on est de plus en plus incliné à la suite de recherches faites en Angleterre, aux États-Unis et dans l'Union Soviétique, à croire que le niveau de pollution général des grandes agglomérations urbaines, est associé à ces endroits à un plus grand nombre plus grand nombre d'amygdalites aiguës, de bronchites aiguës, de sinusites aiguës et de rhumes ordinaires. Des troubles pulmonaires comme la bronchite chronique et l'emphysème, des troubles cardiaques et le cancer du poumon lui sont généralement associés¹⁰⁸.

L'ampleur des données qui demeurent inconnues, trop parcellaires ou imprécises empêche toutefois ces experts de tirer des conclusions définitives sur les effets secondaires de la pollution automobile. Comme l'affirment les auteurs du rapport sur la pollution de l'air par le monoxyde de carbone, ces effets secondaires et cumulatifs sont beaucoup plus difficiles à déterminer que les conséquences directes : une bonne évaluation nécessiterait une vaste étude épidémiologique se déroulant sur le long terme, et il serait ardu d'isoler le monoxyde de carbone parmi les autres contaminants contenus dans les gaz d'échappement des automobiles et dans l'atmosphère des

¹⁰⁷ AVM, VM6-D808-3, « La fumée: Elle favorise les affections cardiaques », *Le Devoir*, 25 octobre 1950.

¹⁰⁸ AVM, VM171, Jean Marier, « La pollution de l'air à Montréal », *Bulletin d'hygiène*, vol. 51, no 2, (mai-août 1965), p. 43.

grandes villes, comme les hydrocarbures, les oxydes d'azotes et le plomb. D'ailleurs, l'évaluation de ces autres polluants présents dans les émissions automobiles reste plus complexe et imprécise selon les experts¹⁰⁹. En ce qui concerne le plomb, les experts municipaux, bien qu'ils reconnaissent la nocivité de cette substance, admettent que la population est soumise à des concentrations 150 fois inférieures à celles qui ont été déterminées dommageables pour l'organisme humain en laboratoire. Ils soulignent cependant que personne n'est alors en mesure de statuer sur les niveaux en deçà desquels aucune conséquence n'est perceptible sur la santé¹¹⁰. La prudence scientifique accompagnant leur statut d'experts les incite ainsi à reconnaître que davantage d'études sont requises afin de mesurer les effets à long terme de la pollution de l'air et des différents polluants compris dans les émissions automobiles.

Le cas du cancer en constitue un autre exemple. Si le spectre du cancer est brandi à quelques occasions, son association avec la pollution de l'air n'est jamais prouvée définitivement durant la période étudiée, bien qu'une forte corrélation soit relevée entre la hausse marquée des cas de cancers de poumons et la détérioration de la qualité de l'air¹¹¹. Durant les années 1960 et 1970, de nouvelles études scientifiques et médicales permettent de reconnaître les propriétés cancérigènes de la cigarette. En se basant sur leur expérience, leurs observations et des études internationales, certains experts de la fonction publique prennent appui sur ces conclusions et avancent que « smoke, smog and exhaust fumes from internal combustion engines may be equally, or more guilty » que la cigarette¹¹².

¹⁰⁹ AVM, XCD01, D27, *Bilan des activités en assainissement de l'air de 1970 à 1988*, CUM, Service de l'environnement, 1988, p. 64.

¹¹⁰ AVM, CUM1, SC, SS1, SSS10, D7, *Pollution atmosphérique par le plomb de 1968 à 1971*, CUM, Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, 1972, p. 64-65.

¹¹¹ Cette corrélation mettra d'ailleurs beaucoup de temps à faire l'unanimité. Encore en 2013, un article paraissait dans le quotidien *La Presse*, rapportant qu'une récente étude de l'Organisation mondiale de la santé concluait que la pollution de l'air est cancérigène. *La Presse*, « L'OMS classe la pollution de l'air comme cancérigène », 17 octobre 2013. (consulté le 18 juin 2015).

¹¹² AVM, VM6-D808-3, Brian Cahill, « Big city air pollution cause of lung diseases », *The Gazette*, 3 décembre 1959. Pour d'exemples d'experts insinuant un certain degré de corrélation entre le cancer

2.2.3 Recommandations des experts : recours à la technologie

Ces constats sur la gravité de la pollution automobile s'accompagnent des recommandations des experts afin de contrôler ces risques. Dans le rapport sur la pollution par le monoxyde de carbone à Montréal, les experts de la fonction publique municipale formulent trois grandes recommandations. Ces recommandations sont toutefois loin d'être confinées à ce rapport. Elles sont formulées bien avant, dès le début des années 1960, et sont reformulées à maintes reprises par la suite par les membres du Service de santé, puis du Service d'assainissement de l'air de la CUM dans d'autres rapports, dont ceux sur l'anhydride sulfureux et les particules aéroportées et sur le plomb, ainsi que dans plusieurs articles de journaux et lors d'entrevues, et dans les pages de mémoires adressés aux gouvernements des niveaux supérieurs¹¹³.

La première recommandation concerne l'intensification de la recherche à tous les paliers de gouvernement et, surtout, l'augmentation des ressources humaines et techniques consacrées à cette recherche. Un équipement de laboratoire plus sophistiqué, un réseau de postes d'échantillonnage plus étendu et davantage d'inspecteurs et de techniciens sont ainsi réclamés afin de colliger les informations nécessaires à une meilleure connaissance des polluants ainsi qu'à un contrôle resserré de ceux-ci. Plus que la recherche, les experts du Service de santé demandent à ce que des critères de qualité de l'air ambiant, c'est-à-dire la concentration au-delà de laquelle les citoyens ne doivent pas être exposés pour une période donnée, soient respectés dans les rues de Montréal. Ils réclament également que des normes

des poumons et la pollution de l'air, voir AVM, VM6-D808-3, « Rapport à la Législature ontarienne : Une des principales causes de cancer : la pollution de l'air », *Le Devoir*, 15 février 1957; « L'assainissement de l'air exigé en Ontario », *La Presse*, 15 février 1957; « A menace that daily looms larger », *The Gazette*, 23 octobre 1968.

¹¹³ AVM, VM6-D808-3, « La lutte contre la pollution doit être menée sur une base régionale pour réussir », *La Presse*, 17 janvier 1968.

d'émissions, touchant autant les usines et industries que les automobiles, soient adoptées et que des sanctions soient prévues si ces standards ne sont pas respectés. Ces mesures toucheraient différentes substances comme le monoxyde de carbone, les hydrocarbures, les oxydes d'azote et le plomb¹¹⁴.

Le deuxième ensemble de recommandations porte sur l'amélioration de la circulation. Cet ensemble se décline en plusieurs solutions proposées par les experts. D'une part, ils conseillent que la circulation soit améliorée dans la ville par le biais des mesures comme des voies de contournement, qui éloigneraient la circulation automobile du centre-ville et décongestionneraient passablement les artères principales, et la synchronisation des feux de circulation. Cette dernière mesure vise à réduire le plus possible la durée et la fréquence des phases d'accélération et de décélération des automobilistes, puisque les moteurs libèrent considérablement plus de polluants – jusqu'à cinq fois plus – lors de ces phases que lorsque la vitesse de l'automobile est constante¹¹⁵. Selon le Dr Roland Lamquin « tout programme de lutte efficace contre la pollution de l'air exige donc la mise en œuvre de correctifs logiques destinés à améliorer la circulation des véhicules moteurs, qui se multiplie à un rythme effréné »¹¹⁶. Cette dernière recommandation, visant à prévenir la « paralysie du mouvement » causée par les automobiles, nous rappelle que les préoccupations environnementales des experts quant aux risques de la pollution automobile sont indissociables d'un intérêt marqué envers l'efficacité de la circulation urbaine. D'autre part, ces experts recommandent également une diminution du nombre d'automobiles dans la ville. Ils conseillent ainsi de bonifier l'offre de transport en commun, fermer certaines artères à la circulation, transformer des rues commerciales

¹¹⁴ AVM, VM171, S4, SS2, D13, *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal*, Ville de Montréal, Service de santé, 1969, p. 65.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 53.

¹¹⁶ AVM, VM171, Dr Roland Lamquin, « Législation et considérations d'ordres pratiques sur la pollution de l'air », *Bulletin d'hygiène*, vol. 54, no 1 (janvier-juin 1968), p. 7-8.

en mails piétonniers et même fermer tout le centre-ville à la circulation automobile en cas de pollution intense¹¹⁷.

Finalement, la dernière recommandation concerne l'installation de filtres antipollution sur les voitures. L'efficacité de ces filtres est connue dès les années 1950, sans toutefois que la technologie permette que ces dispositifs soient assez économiques et durables pour qu'ils soient commercialisés¹¹⁸. Or, dès le début des années 1960, l'emploi de ces filtres constitue la principale recommandation faite par les experts à Montréal et aux États-Unis, puisqu'ils contribuent à réduire d'environ 30 et 60 % – selon les modèles – la quantité de contaminants, c'est-à-dire de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et de plomb relâchés dans l'air¹¹⁹. Selon Marier et Lamquin, ces filtres antipollution, accompagnés de normes d'émission de gaz à échappement pour les automobiles neuves, constituent la façon la plus efficace d'atteindre les objectifs de concentration de monoxyde de carbone dans l'air ambiant. Ils citent notamment l'exemple de la Californie et de l'Ontario, qui ont adopté des législations qui restreignent l'émission de monoxyde de carbone par les automobiles et qui obligent l'installation d'un épurateur d'air sur les modèles de voitures neuves à partir de 1968¹²⁰. Marier insiste également sur l'urgence de la situation : selon lui, il faut agir rapidement, car une législation obligeant l'incorporation de ces dispositifs n'apporterait de réels changements que plusieurs années plus tard, avec le

¹¹⁷ AVM, VM6-D808-3, André Beauvais, « Les dangers de la pollution: Montréal (CUM) demande aux autorités du Québec d'amender le code de la route », *La Presse*, 14 novembre 1970.

¹¹⁸ AVM, VM6-D808-3, « Rapport à la Législature ontarienne : Une des principales causes de cancer : la pollution de l'air », *Le Devoir*, 15 février 1957.

¹¹⁹ En ce qui concerne les oxydes d'azote, leur émission n'est que très peu réduite par ces filtres. AVM, XCD01, D27, *Bilan des activités en assainissement de l'air de 1970 à 1988*, CUM, Service de l'environnement, 1988, p. 64 ; AVM, VM6-D808-3, « Un épurateur d'air sur chaque auto ? Ça vient! », *Le petit journal*, semaine du 15 octobre 1967; « Would curb automobiles: City health head asks pollution law », *The Montreal Star*, 29 novembre 1967.

¹²⁰ AVM, VM171, S4, SS2, D13, *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal*, Ville de Montréal, Service de santé, 1969, p. 51-52 ; AVM, VM6-D808-3, « Un épurateur d'air sur chaque auto ? Ça vient! », *Le petit journal*, semaine du 15 octobre 1967.

renouveau du parc automobile¹²¹. La nécessité d'utiliser ces filtres antipollution semble par ailleurs faire l'unanimité au sein du Service de santé, comme le démontre une lettre aux journaux signée conjointement par Walter Brabant, J.-A. Guérard et Ant. B. Valois. Dans cette lettre, les experts du Service de santé affirment que

It is the hope of this department that control devices will be made mandatory in the province, that we will follow the example set by Ontario and the United States. These devices are available, they are efficient, they do not require an expenditure which could be a burden to a car owner and they would bring about a substantial decrease of an important air pollution contaminant¹²².

À l'extérieur du Service de santé de Montréal, toutefois, les experts ne sont pas unanimes concernant ces dispositifs. S'ils sont considérés comme une panacée par les experts montréalais, leurs homologues provinciaux montrent beaucoup moins d'enthousiasme à recourir à ces dispositifs, un usage qui serait « prématuré », du moins en 1967, selon le directeur-adjoint du Service d'hygiène industrielle Jean Paré. Pour justifier sa position, Paré se base d'abord sur une étude américaine pour affirmer que la plupart des filtres antipollution, à cette époque, possèdent l'inquiétant effet secondaire de favoriser les émissions d'oxydes d'azote, bien qu'ils contribuent à réduire celles de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures. Il relève ensuite le fait que les tests d'efficacité de ces dispositifs ont majoritairement été effectués aux États-Unis. Or, selon lui, ces conclusions ne s'appliquent pas nécessairement à Montréal, car la densité du trafic automobile n'y est aucunement comparable aux conditions existant dans certaines villes américaines comme Los Angeles ou New York. D'autre part, toujours selon Paré, aucune donnée n'est disponible afin d'évaluer le comportement et l'efficacité de ces dispositifs face aux conditions rigoureuses du

¹²¹ ANQQ, E8, lettre de Jean Marier à Jean Roy à propos du niveau d'oxyde de carbone à Montréal, 26 octobre 1967.

¹²² AVM, VM6-D808-3, « Health officers refute denial auto exhausts a major local problem », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 7 février 1969.

climat canadien¹²³. Paré conclut finalement en remettant en question la pertinence d'agir et d'imposer de tels dispositifs à toute la population du Québec, alors que selon lui le problème reste essentiellement limité à quelques zones de Montréal :

Comme conclusion, rappelons que l'usage de ces dispositifs commandent [sic] des conditions rigoureuses d'entretien pour opérer dans les limites des normes théoriques pour lesquelles ils ont été conçus. La population est-elle prête à coopérer entièrement dans ce domaine : est-elle prête à assumer le coût d'entretien et de réparation de cette mécanique simplement pour contribuer à l'abaissement du taux d'oxyde de carbone dans certains secteurs localisés d'une ville comme Montréal.

Demandons-nous aussi s'il n'existerait pas d'autres moyens de remédier à des situations strictement locales existant dans certaines zones bien délimitées d'une ville comme Montréal sans pénaliser la population entière d'une province.¹²⁴

Mentionnons ici que la même attitude prudente et attentiste à l'égard des filtres antipollution est conseillée par les experts fédéraux, notamment quant à l'importance de ne pas se fier uniquement aux résultats des tests américains¹²⁵.

Dans l'ensemble, force est de constater que les solutions proposées par les experts pour remédier au risque de la pollution automobile pour la santé et l'environnement mettent en lumière les contraintes de faisabilité, de coût et d'efficacité auxquelles ils font face. En effet, ils n'évoquent que des solutions techniques et technologiques

¹²³ ANQQ, E8, S2, 1960-01-580/141, Jean Paré, Rapport sur une étude de l'oxyde de carbone dans les rues de Montréal, 1967. Sur la densité automobile, les chiffres avancés par le Service de santé de Montréal et datant de 1964 avaient pourtant prouvé que Montréal avait une densité automobile de 5800 voitures par mille carré, alors que ce taux était de 4700 à New York. Voir la note 73. AVM, VM171, « La pollution de l'air par le monoxyde de carbone », *Bulletin d'hygiène*, vol. 55, no 1, (janvier-juin 1969), p. 10.

¹²⁴ ANQQ, E8, S2, 1960-01-580/141, Jean Paré, *Rapport sur une étude de l'oxyde de carbone dans les rues de Montréal*, 1967.

¹²⁵ AVM, VM6-D808-3, « Un épurateur d'air sur chaque auto ? Ça vient! », *Le petit journal*, semaine du 15 octobre 1967; Dimitry Anastakis, « A 'War on Pollution'? Canadian Responses to the Automotive Emissions Problem, 1970-1980 », *The Canadian Historical Review*, vol. 90, no 1 (mars 2009), p 116.

concrètes et étroites, et ne remettent aucunement en question la domination de l'automobile dans la ville ni les structures économiques et politiques qui encouragent cette domination et causent la pollution automobile¹²⁶. Certaines de leurs recommandations proposent de diminuer l'utilisation massive de l'automobile, par exemple avec la bonification de l'offre du transport en commun et du système de métro. On peut toutefois supposer qu'elles découlent surtout de leurs préoccupations envers les problèmes de circulation, et non envers l'environnement, puisque l'utilisation de l'automobile privée n'est pas réellement contestée. Ces experts se sont encore moins attaqués à la recherche effrénée du progrès caractéristique de la société moderne et dont l'automobile est certainement une des manifestations, une critique qui est au cœur du discours de certains experts universitaires, que nous étudierons dans le prochain chapitre et qui constitue le fondement de celui de groupes environnementaux que nous verrons aux chapitres suivants.

La nature de ces recommandations jette également de l'éclairage sur la conception des risques environnementaux de l'automobile que véhiculent ces experts, qui correspond largement à la vision des risques que l'on retrouve dans la modernité industrielle. Comme l'ont suggéré les sociologues Ulrich Beck et Anthony Giddens, la modernité industrielle est caractérisée par la foi dans le progrès et la technologie ainsi que par la conviction qu'il est possible de développer des moyens afin de calculer, de prévoir et de contrôler les risques découlant de l'activité humaine et des transformations techniques et sociales. C'est en effet une société où l'on assiste à l'élaboration de savoirs scientifiques et technocratiques afin de calculer les risques,

¹²⁶ L'utilisation de cette technologie est également désignée par des chercheurs s'intéressant aux liens entre la technologie et l'environnement comme étant l'« environmental improvement », que l'historien Peter Coates définit plus précisément « as enlightened technological solutions to ecological problems attributable to an unenlightened use of technology ». Peter Coates, « Can Nature Improve Technology ? », dans Martin Reuss et Stephen H. Cutcliffe (dir.), *The Illusory Boundary. Environment and Technology in History*, Charlottesville et London, University of Virginia Press, 2010, p. 47. Voir aussi Wallace Scot MacFarlane « Defining a Nuisance : Pollution, Science, and Environmental Politics on Maine's Androscoggin River », *Environmental History*, vol. 17 (avril 2012), p. 319.

comme en témoigne l'élaboration des statistiques, des assurances et de l'État-providence¹²⁷. Avec les statistiques et données qu'ils compilent, les études qu'ils publient et leurs recommandations, les experts de la fonction publique considèrent précisément le risque de la pollution automobile comme un risque industriel, qui demande à être calculé et contrôlé. Ces recommandations, qui s'appuient toutes sur un contrôle technique et sur une utilisation accrue de la technologie, laissent également entrevoir leur foi envers le progrès amené par la science et la technologie, qui caractérise typiquement les figures expertes de la modernité industrielle¹²⁸. En témoignent le besoin d'un laboratoire et de stations d'échantillonnage le plus moderne possible afin de poursuivre la recherche et l'analyse de la pollution automobile, les mesures de contrôle de la circulation proposée, et, surtout, les filtres antipollution. Loin de remettre en question les structures et le progrès qui ont favorisé la pollution automobile, ces experts, en recourant à la technologie et à la science moderne afin de résoudre des problèmes causés par la modernité elle-même, ont par ailleurs reproduit la nature même du projet moderniste, caractérisé par un contrôle de la nature et reposant sur l'expertise¹²⁹.

Le recours à la théorie culturelle du risque de Mary Douglas nous permet également ici de mieux comprendre l'attitude des experts fonctionnaires devant les risques environnementaux de l'automobile. Partant de ce cadre conceptuel et de sa typologie des institutions sociales comme nous les avons brièvement abordés au chapitre 1, nous pouvons considérer que les experts étudiés dans ce chapitre appartiennent à une organisation hiérarchique et bureaucratique. Selon Douglas et Aaron Wildavsky, ce type de culture favorise « the maintenance of the whole system above individual survival [...] it frankly believes in sacrificing the few for the good of the whole. It is

¹²⁷ Voir Ulrich Beck, « Politics of Risk Society » dans Jane Franklin (dir.), *The Politics of Risk Society*, Cambridge, Polity Press, 1995 et Anthony Giddens, « Risk and Responsibility », *The Modern Law Review*, vol. 62, 1 (janvier 1999), p. 1-10.

¹²⁸ Scott, *Seeing Like a State*, p. 89-90.

¹²⁹ Scott, *Seeing Like a State*, p. 89-90, 96.

smug about its rigid procedures. It is too slow, too blind to new information. It will not believe in new dangers and will often be taken by surprise »¹³⁰. Cette attitude caractérise ainsi typiquement les acteurs sociaux qui se positionnent au centre de la société, dont les valeurs et les croyances sont d'abord façonnées par un engagement à maintenir le pouvoir et le contrôle des institutions sur la société. Dès lors, il n'est pas surprenant de constater que ces experts fonctionnaires, faisant partie des gouvernements, sont peu enclins à remettre en question les choix de société profonds à l'origine des risques environnementaux de l'automobile pour plutôt favoriser des méthodes de contrôle qui bousculent peu l'ordre établi. Comme nous le verrons dans la prochaine section, cette appartenance à la culture hiérarchique et bureaucratique et l'influence de cette culture sur la manière de percevoir les risques sont toutefois beaucoup plus prononcées chez les autorités politiques, qui se montrent encore moins disposées à reconnaître l'existence de risques environnementaux de l'automobile.

2.3 « The Pollution Bandwagon »¹³¹ : expertise et politiques publiques concernant la pollution automobile

Les connaissances et le savoir scientifique produit par les experts de la fonction publique peuvent être récupérés et mobilisés par les autorités publiques afin de servir différents objectifs. En permettant aux gouvernements d'articuler leurs décisions en termes scientifiques, ils peuvent fournir une justification et l'autorité nécessaire pour l'élaboration de réglementations et de politiques publiques. Or, les législations élaborées par les gouvernements sont rarement le calque des recommandations des experts : elles sont plutôt conditionnées par différents facteurs, comprenant les diagnostics experts, mais aussi les valeurs sociales contemporaines, le coût des

¹³⁰ Douglas et Wildavsky, *Risk and Culture*, p. 101.

¹³¹ Service de gestion des documents et des archives de l'Université Concordia (AUC), Fonds Fred Knelman (P045), Fred Knelman, « The Chemical Engineer and the Technological Order », Department of Humanities of Science, Sir George Williams University, s.d.

mesures envisagées, les contraintes de faisabilité et d'acceptation sociale et, surtout, la prise en compte d'autres intérêts parfois plus puissants, comme les intérêts industriels, économiques ou politiques¹³². Quelle a été l'influence des experts de la fonction publique au sein des gouvernements pour lesquels ils travaillent en regard du risque de la pollution automobile ? Ont-ils contribué à transmettre leur conception de ce risque aux autorités politiques ? Quelles positions ces autorités ont-elles adoptées et quels usages ont-elles faits de l'expertise et des recommandations des experts à l'égard du risque de la pollution automobile ?

Dès la fin des années 1960, on remarque que les gouvernements ont accordé une place importante aux enjeux de pollution dans leur discours. Ainsi, comme le souligne Dimitry Anastakis, la pollution de l'air et le smog deviennent, au tournant des années 1970, un problème national présent dans les discours des gouvernements¹³³. En témoigne un discours prononcé par le président des États-Unis Richard Nixon en 1970, qui aborde « de façon retentissante » le thème de la pollution et de la « qualité de vie »¹³⁴. En témoigne également la création des structures administratives et gouvernementales qui lui sont dédiées et qui ont été étudiées dans ce chapitre. À Montréal, l'administration municipale ne se contente pas d'évoquer la pollution dans son discours public. Le maire Drapeau cherche également à se proclamer leader dans la lutte à la pollution, allant même jusqu'à affirmer, en 1971, que « the City of Montreal has done more to combat air pollution than any North American municipality »¹³⁵. L'évaluation des politiques publiques municipales à cet effet vient toutefois faire mentir cette affirmation, comme nous le verrons.

¹³² Bocking, *Nature's Experts*, p. 176-179. L'argument principal de l'ouvrage *Passing the Buck*, de Kathryn Harrison, est précisément que l'élaboration de politiques publiques au niveau fédéral repose avant tout sur une analyse des coûts et des bénéfices. Harrison, *Passing the Buck*, p. 31.

¹³³ Anastakis, « A 'War on Pollution' ? », p. 109.

¹³⁴ AVM, VM6-D808-3, Guy Cormier, « Terre (enfumée) des Hommes », s.d.

¹³⁵ AVM, VM6-D808-3, « Help fight dirty air mayor tells public », *The Gazette*, 8 février 1971. Pour d'autres exemples où le maire affirme que Montréal est une pionnière en matière de lutte à la pollution, voir: AVM, VM6-D808-3, « La lutte de Montréal devient 'centenaire' », *La Presse*, 27 février 1970.

L'évocation fréquente des enjeux de pollution par les gouvernements n'est pas surprenante selon Fred Knelman, un des experts universitaires dont le parcours sera étudié dans le prochain chapitre. Selon Kelman, il devient fréquent pour les gouvernements et les industries de décrier la pollution ou encore de financer des recherches sur certains polluants au tournant des années 1970. « There is a pollution bandwagon », affirme Knelman au sujet de cette popularité passagère, qui servait plus l'image de ces gouvernements ou industries que la lutte à la pollution¹³⁶. En effet, à une époque où la population accorde de plus en plus d'attention aux enjeux environnementaux et exige plus d'actions des gouvernements, notamment sous l'impulsion de la montée du mouvement environnemental, il semble être de bon ton pour les autorités politiques d'inclure l'environnement et la pollution dans leur discours.

Un exemple révélateur de la manière dont la lutte à la pollution a pu devenir un outil rhétorique mis au profit de l'image publique des autorités politiques est la tenue d'un symposium sur le problème de la pollution organisé par le maire Drapeau en septembre 1970. Il s'agissait, aux dires de Drapeau, d'une rencontre entre experts et praticiens qui « s'inscrit chronologiquement dans la lutte d'avant-garde que Montréal mène contre la pollution »¹³⁷. Or, selon plusieurs journalistes, qui étaient d'ailleurs bannis des sessions de travail, le colloque n'a débouché que sur très peu de résultats concrets. Cette absence de résultats et de prises de décisions quant à la pollution confirmait ainsi leur impression que l'enthousiasme de Drapeau pour la tenue de ce symposium n'était qu'une manœuvre préélectorale à une époque où le public réclamait que des actions soient adoptées contre la pollution et où un parti populaire d'opposition, le FRAP, menaçait de miner l'emprise du Parti civique de Drapeau à

¹³⁶ AUC, P045, Fred Knelman, « The Chemical Engineer and the Technological Order », Department of Humanities of Science, Sir George Williams University, s.d.

¹³⁷ AVM, VM6-D808-3, Florian Bernard, « Sous la présidence du maire Drapeau: conférence intergouvernementale sur les problèmes de la pollution », *La Presse*, 28 août 1970.

l'hôtel de ville¹³⁸. Cette conclusion semble également probable si l'on considère le processus de centralisation du pouvoir à l'œuvre durant le règne de Drapeau et le fait que le thème de la santé publique est presque absent du discours du maire durant les années 1960 et 1970, tant durant les campagnes électorales et que durant ses mandats et ce, malgré l'importance du Service de santé au sein de l'administration municipale¹³⁹.

Or, malgré la présence de la question de la pollution dans les discours des gouvernements, ceux-ci n'ont que très peu appliqué les recommandations soumises par les experts travaillant à la fonction publique afin de contrôler les risques de la pollution automobile. Sans surprise, les recommandations les plus « radicales », qui flirtaient parfois avec un discours critique de la société de consommation, par exemple celles visant à restreindre l'accès des automobiles au centre-ville, ont été largement ignorées par les autorités politiques. Ainsi, les recommandations de certains experts comme le Dr Roland Lamquin à Montréal n'ont pas connu d'aboutissement, alors que celles des experts provinciaux et fédéraux, plus timides et surtout plus près des cadres imposés par les gouvernements, ont été en partie appliquées. En ce sens, bien que les autorités politiques reconnaissent l'automobile comme une source de pollution, elles n'ont pas priorisé le risque de la pollution automobile parmi tous les dangers de la société industrielle, comme en témoigne l'absence ou la faiblesse de politiques publiques élaborées afin de le contrôler.

¹³⁸ L'élection municipale avait lieu environ un mois après la tenue du symposium, le 25 octobre 1970. AVM, VM6-D808-3, Florian Bernard, « Sous la présidence du maire Drapeau: conférence intergouvernementale sur les problèmes de la pollution », *La Presse*, 28 août 1970; Pierre Richard, « Le symposium se termine sans avoir arrêté aucune ligne d'action précise », *Le Devoir*, 24 septembre 1970.

¹³⁹ Gaumer, Desrosiers et Keel, *Histoire du Service de santé de Montréal*, p. 216-217.

2.3.1 Politiques publiques à l'échelle fédérale

Comme nous l'avons mentionné plus tôt dans ce chapitre, c'est d'abord le gouvernement provincial qui a la responsabilité d'étudier et de contrôler la pollution de l'air. Or, c'est au palier fédéral que sont adoptées les seules véritables politiques publiques visant spécifiquement à réduire la pollution automobile durant la période étudiée. Cette prise en charge de la pollution automobile par le gouvernement fédéral doit être comprise dans le contexte de la volte-face dans l'attitude d'Ottawa à l'égard des législations fédérales concernant l'environnement qui marque le début des années 1970. Comme l'indique Kathryn Harrison, alors que dans les années 1960 le fédéral laissait les provinces s'occuper des enjeux environnementaux, le premier moment fort du mouvement environnemental moderne s'accompagne d'une intervention croissante d'Ottawa en matière d'environnement. En effet, la pression constante de l'opposition, la conscientisation environnementale croissante dans la population et, comme mentionné précédemment, l'attrait du « pollution bandwagon », font en sorte que le fédéral revient sur sa position initiale et adopte pas moins de cinq lois environnementales majeures au tournant des années 1970, en plus de créer un ministère chargé de les administrer¹⁴⁰. Par ailleurs, puisque le Canada exerce traditionnellement son autorité sur les questions d'intérêt national, la nature globale du problème de la pollution causée par les transports, qu'ils soient automobiles, aériens ou maritimes, de même que celle de la fabrication des voitures, a servi à justifier l'action fédérale dans ce domaine¹⁴¹.

¹⁴⁰ Harrison, *Passing the Buck*, p. 62-63. Les cinq lois sont le Canada Water Act, les *Amendments to the Fisheries Act*, le *Clean Air Act*, le *Northern Inland Waters Act*, et le *Arctic Waters Pollution Prevention Act*.

¹⁴¹ AVM, CUM1, SC, SS1, SSS10, D7, *L'Assainissement de l'air dans l'île de Montréal 1872-1980*, CUM, Service d'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, 1980, p. 27 ; Vanessa Normand, *Les transports, la pollution atmosphérique et la santé : évolution de la gestion des émissions d'ozone par le gouvernement canadien*, mémoire de maîtrise, Université d'Ottawa, 2000. p. 33-34.

Dans les faits, si le discours du fédéral change et s'il fait preuve d'un certain leadership dans la prise en charge de la pollution au tournant de la décennie 1970, la position du gouvernement central reste la même : il peut tracer les grandes lignes et coordonner l'effort national, mais le contrôle de la pollution reste du ressort des provinces. Par ailleurs, ce changement de ton du fédéral ne signifie pas que le Canada adopte une attitude rigoureuse et engage des actions sur la question de la pollution en général, et plus particulièrement la pollution automobile.

Trois exemples permettent de donner un aperçu des principales politiques publiques fédérales concernant l'impact environnemental de l'automobile et, surtout, de leurs importantes limites. Le premier exemple est le *Clean Air Act*, adopté en 1971. Par cette loi, le gouvernement central établit des objectifs nationaux de qualité de l'air ambiant uniformes, étendus à tout le pays, afin de prévenir des îlots de pollution. La loi édicte notamment des standards nationaux pour le monoxyde de carbone en identifiant certaines limites à ne pas dépasser pour une durée d'une heure ainsi que pour une durée de huit heures (tableau 2.2). S'il est tentant de conclure que le *Clean Air Act* canadien fait écho au *Clean Air Act* américain, adopté un an plus tôt en 1970, on constate que les deux lois présentent des différences majeures. Ainsi, à l'opposé des États-Unis, le Canada ne prévoit aucune réglementation permettant d'assurer la mise en place de programmes afin de réduire la pollution ni de sanctions si les objectifs ne sont pas atteints avant une date limite convenue. Les provinces et les municipalités sont donc libres de prendre des mesures afin d'atteindre ces objectifs, ou, du moins, de s'en servir comme ligne directrice comme le fait la Communauté urbaine de Montréal, ou de les ignorer. En ce sens, les objectifs proposés par le *Clean Air Act* canadien sont purement symboliques. Ils reflètent par ailleurs parfaitement le rôle que le fédéral souhaite assumer en ce qui a trait à l'environnement : celui de guider certaines actions à l'échelle nationale, notamment la recherche, les objectifs

nationaux et la politique internationale¹⁴². Mais ce rôle en est surtout un qui comporte très peu de responsabilités. Comme le conclut Kathryn Harrison « the [Clean Air Act] thus allowed the federal government to claim credit for establishing uniform national goals, while avoiding offending the provinces' and polluters' sensitivities by leaving open the question of how or even whether those goals would be achieved »¹⁴³.

Tableau 2.2
Objectifs nationaux de qualité de l'air en 1971

Monoxyde de carbone (CO ₂)	Limites fédérales des maximums acceptables
1 heure 8 heures	35 mg/m ³ (30 ppm) 15 mg/m ³ (13 ppm)

Sources : AVM, CUM1, SC, SS1, SSS10, D7, *Rapport de la qualité de l'air 1974*, CUM, Service d'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, 1974, p. 3.

Le second exemple concerne les normes d'émission pour les automobiles neuves et les filtres antipollution permettant d'atteindre ces objectifs. Alors que des normes restreignant l'émission de monoxyde de carbone par les automobiles doivent être appliquées pour les véhicules neufs de 1968 aux États-Unis et en Ontario, le gouvernement canadien adopte une approche prudente et attentiste. En février 1967, le ministre de la Santé et du Bien-être social, Allen MacEachen, déclare qu'aucun contrôle fédéral sur les émissions automobiles n'est en vue, « because he was 'not satisfied the benefits would be great enough' »¹⁴⁴. À cet égard, le gouvernement

¹⁴² *Ibid.*, p. 76.

¹⁴³ Harrison, *Passing the Buck*, p. 70-71.

¹⁴⁴ AVM, VM6-D808-3, Philip Winslow, « The feeble fight against air pollution », *The Gazette*, 24 octobre 1968.

central affirme attendre de connaître les premiers résultats de ces épurateurs d'air aux États-Unis avant d'aller de l'avant avec ce dossier¹⁴⁵.

En 1971, la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles est promulguée en complément au *Clean Air Act*. C'est sous les dispositions de cette loi, administrée par Transport Canada, que sont édictées les normes d'émission pour les voitures neuves et que sont mis au point les dispositifs permettant d'atteindre ces normes. De son côté, Environnement Canada s'assure de tester les émissions des voitures neuves et procure un service technique à cet effet. La détermination des normes d'émission devait toutefois être faite conjointement par Transport Canada et Environnement Canada. Les deux ministères ayant chacun des intérêts bien distincts, la question des standards d'émission est loin de faire consensus et donne lieu à de longs pourparlers¹⁴⁶. Dans les faits, de premiers standards avaient été mis en place pour les modèles de véhicules neufs de 1971. Ils étaient toutefois si bas qu'ils ne nécessitaient pas de dispositifs antipollution¹⁴⁷. Le véritable débat entoure plutôt la question des nouvelles normes qui devaient rapidement remplacer celles de 1971. D'un côté, Environnement Canada se fie aux conclusions de plusieurs études expertes reconnaissant l'importance de la pollution de l'air causée par les automobiles et cherche à faire primer ces considérations environnementales en proposant d'adopter les mêmes standards que les États-Unis, voire ceux, plus sévères, mis en place dans l'État de la Californie. D'un autre côté, Transport Canada, appuyé par le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, privilégie plutôt des normes spécialement conçues pour le Canada qui seraient beaucoup moins sévères qu'aux États-Unis. Ces deux ministères justifient leur position en affirmant que la pollution automobile était essentiellement un problème américain, en invoquant la technologie peu fiable des catalyseurs et,

¹⁴⁵ AVM, VM6-D808-3, « Un épurateur d'air sur chaque auto ? Ça vient! », *Le petit journal*, semaine du 15 octobre 1967.

¹⁴⁶ Pour une histoire détaillée de la bataille pour les normes d'émissions canadienne, voir l'excellent article de Dimitry Anastakis : « A 'War on Pollution' ».

¹⁴⁷ *Ibid.*, p. 120.

surtout, en pointant aux coûts économiques trop élevés des standards américains, reflétant ainsi leur relation privilégiée avec l'industrie et la protection de ses intérêts financiers¹⁴⁸.

En 1973, après plus de deux années à débattre, le verdict tombe : les considérations économiques l'emportent sur les préoccupations environnementales et des normes spécifiquement canadiennes sont édictées et prévues pour entrer en vigueur pour les nouveaux modèles automobiles de 1975. Ainsi, malgré l'intégration des marchés automobiles canadien et américain ayant suivi le Pacte de l'auto de 1965, permettant aux automobiles du *Big Three* produites en Amérique du Nord d'être vendues de part et d'autre de la frontière sans qu'aucun droit de douane s'applique¹⁴⁹, les fabricants automobiles devaient dorénavant tenir compte de trois marchés différents : celui des États-Unis, qui accaparait 80% des ventes totales, et ceux de la Californie et du Canada, qui représentaient chacun 10% des ventes¹⁵⁰. Alors que les normes d'émissions automobiles sont périodiquement revues à la baisse aux États-Unis, les inquiétudes économiques amenées par la crise du pétrole dissuadent Ottawa de durcir ses législations et font en sorte que, jusque dans les années 1980, le gouvernement fédéral permet aux automobiles canadiennes « to spew three, five, and even seven times the amount of pollutants that US cars did »¹⁵¹ (tableau 2.3).

¹⁴⁸ *Ibid.*, p. 120-121.

¹⁴⁹ Sur le Pacte de l'auto, voir Dimitry Anastakis, *Auto Pact : Creating a Borderless North American Auto Industry, 1960-1971*, Toronto, University of Toronto Press, 2005. Le *Big Three* était formé des trois plus grands fabricants de l'industrie automobile, soit Chrysler, General Motors et Ford.

¹⁵⁰ Anastakis, « A 'War on Pollution' », p. 124.

¹⁵¹ *Ibid.*, p. 99.

Tableau 2.3
Évolution des normes d'émissions des automobiles au Canada et aux États-Unis (en gramme par mille)

	Hydrocarbures (HCS)	Monoxyde de carbone (CO2)	Oxydes d'azote (NOx)
Canada - 1975-87	2.00	25.0	3.1
États-Unis - 1975-76	1.50	15.0	3.1
- 1977-79	1.50	15.0	2.0
- 1980	0.41	7.0	2.0
- à partir de 1981	0.41	3.4	1.0
Californie - 1975-76	0.90	9.0	2.0
- 1977-79	0.41	9.0	1.5
- à partir de 1980	0.41	9.0	1.0

Source : Dimitry Anastakis, « A 'War on Pollution' : Canadian Responses to the Automotive Emissions Problem, 1970-80, *The Canadian Historical Review*, vol. 90, no 1 (mars 2009), p. 112.



Figure 2.1: Effectiveness diminished: The pollution bandwagon¹⁵²

Enfin, un troisième exemple est celui de la réglementation concernant le plomb dans l'essence, découlant elle également de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles de 1971. Comme déjà mentionné, la nocivité du plomb tétraéthyle est soulignée dès la première moitié des années 1960 par les experts des gouvernements fédéral et municipal, et les automobiles sont clairement identifiées comme étant la principale source du plomb présent dans l'air. En 1972, un premier règlement est adopté afin de réduire la teneur de l'essence en plomb et deux ans plus tard, l'essence sans plomb est vendue à grande échelle sur le marché canadien (tableau 2.4). Avant 1974, il y avait bien de l'essence sans plomb offert sur le marché, mais comme le déplore le journal *The Gazette*, « few drivers are willing to pay the extra few cents a gallon it costs. Through a perversity of human nature most of us if offered a choice between

¹⁵² AVM, VM6-D808-3, « Effectiveness diminished : The pollution bandwagon », *The Montreal Star*, 16 juin 1970.

cheapness and public health, would rather be cheap »¹⁵³. Mentionnons également que sa mise en marché généralisée découle plus d'une nécessité que d'une réelle volonté de limiter la pollution par le plomb : les dispositifs antipollution obligatoires sur les nouveaux modèles d'automobiles en 1975 ne sont compatibles qu'avec l'essence sans plomb¹⁵⁴. À Montréal, les experts municipaux ont estimé que le taux de concentration annuel moyen de plomb dans l'air aurait atteint un sommet vers 1972 après quoi il aurait diminué graduellement chaque année, suivant le renouvellement du parc automobile, jusqu'à ce que l'essence avec plomb soit retirée du marché en 1990¹⁵⁵.

Tableau 2.4
Normes canadiennes sur le contenu en plomb dans les essences

	1974	1976	1987	1990
Plomb dans les essences sans plomb (mg/litre)	13	13	13	13
Plomb dans les essences au plomb (mg/litre)	-	770	290	Type d'essence éliminée

Source : AVM, XCD01, D27, *Bilan des activités en assainissement de l'air de 1970 à 1988*, CUM, Service de l'environnement, février 1989, p. 61.

2.3.2 Politiques publiques à l'échelle provinciale

Au gouvernement provincial, aucune initiative concernant le contrôle de la pollution automobile n'est prise durant la période étudiée. En 1967, alors qu'à Montréal le Dr Lamquin et Jean Marier réclament une législation afin de contrôler le niveau de

¹⁵³ AVM, VM6-D808-3, « Cleansing the air », *The Gazette*, 5 août 1972.

¹⁵⁴ AVM, XCD01, D27, *Bilan des activités en assainissement de l'air de 1970 à 1988*, CUM, Service de l'environnement, février 1989, p. 63.

¹⁵⁵ *Ibid.*, p. 61.

monoxyde de carbone, le ministre de la Santé, le Dr Jean-Paul Cloutier, ne semble ni pressé d'agir ni convaincu que des mesures s'imposent rapidement. Il affirme toutefois suivre de près les travaux de Lamquin, « afin de déterminer si le gouvernement du Québec doit prendre des mesures pour combattre la pollution de l'air »¹⁵⁶. À Montréal, cette attitude passive est dénoncée par le journal *The Gazette* qui la critique dans son éditorial : « All Montreal gets from Quebec is a deaf ear. Recommendations to the province urging legislation on car exhausts have been ignored »¹⁵⁷.

Dès 1971, comme déjà mentionné, Ottawa édicte des normes d'émission pour les automobiles. Mais ces normes ne s'appliquent que pour les voitures neuves, le fédéral laissant aux provinces la responsabilité de contrôler les voitures sur la route. Par ailleurs, rappelons que si le fédéral peut suggérer des normes de qualité de l'air nationales à atteindre, il ne peut aucunement forcer les provinces à adopter des législations environnementales à cet égard. Ainsi, à Québec, très peu d'initiatives sont prises afin de respecter ces normes de qualité de l'air et de contrôler la pollution automobile. En 1972, La Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), qui devait définir les contours de la lutte contre la pollution au provincial, entre en vigueur et son application est confiée au ministre responsable de l'environnement. Or, si elle était censée contenir des dispositions pour limiter la pollution automobile, la LQE n'en prévoit finalement aucune. En 1974, un document de travail en regard des inspections des automobiles et de leurs émissions polluantes est ébauché, puis révisé plusieurs fois, sans toutefois aboutir sur une législation concrète¹⁵⁸. En 1979, le premier règlement de la LQE concernant spécifiquement la qualité de l'atmosphère

¹⁵⁶ AVM, VM6-D808-3, « Québec en faveur de mesure pour éliminer la pollution de l'air par l'oxyde de carbone », *La Presse*, 19 octobre 1967.

¹⁵⁷ AVM, VM6-D808-3, Philip Winslow, « The feeble fight against air pollution », *The Gazette*, 24 octobre 1968.

¹⁵⁸ Marc Perman, « Auto pollution everybody's problem », *SOS Montréal/STOP Press*, juin-juillet 1978, p. 13.

est adopté, mais encore une fois, aucune disposition ne concerne la pollution automobile.

2.3.3 Politiques publiques à l'échelle municipale

À Montréal, le maire Jean Drapeau affirme vouloir donner à la Ville une image de leader de la lutte à la pollution de l'air et prétend que les autorités municipales sont les mieux placées et les mieux équipées afin d'assumer cette lutte localement. Malgré cela, l'administration municipale est loin d'avoir réalisé les recommandations soumises par les experts du Service de santé ou de la CUM concernant la pollution automobile, soit parce que certaines actions n'étaient pas du ressort de la juridiction municipale, soit parce que la Ville n'a pas souhaité adopter des mesures qui auraient pu entraver la libre circulation des automobilistes.

Rappelons d'abord que le rapport sur la pollution de l'air par le monoxyde de carbone, publié en 1969, comprenait les recommandations suivantes : l'augmentation du budget, l'intensification des recherches sur la pollution de l'air et l'adoption de normes d'émissions et critères de qualité de l'air adéquats, l'amélioration de la circulation et, finalement, une réglementation imposant l'ajout de dispositifs antipollution sur les automobiles. En ce qui concerne l'augmentation des efforts consacrés à la recherche sur les polluants de l'atmosphère, force est de constater que la Ville y a répondu favorablement à quelques occasions. Comme mentionné précédemment, le Service de santé entreprend une réorganisation majeure de sa section sur l'assainissement de l'air en 1965-66 et au terme de cette réorganisation, la Division de l'assainissement de l'air et de la salubrité générale comporte 54 employés et son budget annuel passe de 50 000\$ à 100 000\$ annuellement, en plus des 100 000\$ supplémentaires alloués pour moderniser l'équipement¹⁵⁹. Selon certains

¹⁵⁹ AVM, VM6-D808-3, « Pollution war escalated », *The Montreal Star*, 1er octobre 1966

observateurs, ce n'est toutefois pas suffisant pour une ville de l'envergure de Montréal¹⁶⁰. Toronto est notamment citée en exemple, avec son budget annuel consacré à la pollution frôlant 500 000 \$¹⁶¹. Le budget augmente considérablement alors que la responsabilité de la pollution de l'air passe aux mains de la Communauté urbaine de Montréal en 1970 et grimpe à 750 000\$, ce qui n'est probablement pas considérable si l'on considère l'augmentation du territoire couvert par le Service de l'assainissement de l'air¹⁶².

Cette recommandation sur l'intensification de la recherche s'accompagne également de la nécessité d'établir des règlements, et notamment d'édicter des critères de la qualité de l'air ainsi que de normes pour la concentration maximum de polluant provenant des automobiles dans l'air ambiant. Or, les actions de la CUM à cet égard sont entravées par le fait qu'elle n'est responsable que des sources fixes de pollution atmosphérique. Et le peu d'actions entreprises par les autorités municipales est quant à elles limité par la faiblesse de leur portée ou alors par un manque de rigueur dans leur application. Ainsi, une des deux seules mesures de la CUM spécifiquement contre la pollution automobile est la clause comprise dans le règlement 9 sur la pollution de l'air adopté en 1970, qui prévoit que « personne ne peut garder en marche pendant plus de quatre minutes le moteur d'un véhicule stationné »¹⁶³. Deux ans plus tard, un article du journal *The Gazette* remarque toutefois que cette clause n'est pratiquement jamais appliquée à Montréal¹⁶⁴. En 1978, le règlement 44 sur l'assainissement de l'air adopté par la CUM vient restreindre encore plus l'efficacité de cette clause en y ajoutant des conditions : elle n'est désormais plus applicable

¹⁶⁰ AVM, VM6-D808-3, « La lutte contre la pollution doit être menée sur une base régionale pour réussir », *La Presse*, 17 janvier 1968.

¹⁶¹ AVM, VM6-D808-3, « Notre air - montréalais - est pollué », *La Presse*, 9 mars 1968.

¹⁶² AVM, VM6-D808-3, J.-Claude Paquet, « La lutte de Montréal contre la pollution porte fruit », *La Presse*, 29 mai 1972.

¹⁶³ Ville de Montréal, Règlement 9 (adopté en 1970).

¹⁶⁴ AVM, VM6-D808-3, Gerry Flaherty, « Vehicle pollution bylaw tallies only two convictions », *The Gazette*, 15 janvier 1972.

lorsque la température est inférieure à -10 degrés Celsius, ce qui n'était pas le cas avant¹⁶⁵. La seconde mesure concerne également l'article 9 du règlement antipollution de la CUM, qui vise les automobiles dégageant « des fumées nocives en trop grande quantité » sur le territoire montréalais. Ainsi, en juillet 1971, trois inspecteurs de la CUM et huit policiers de la Commission des ports nationaux se rendent aux postes de péage du pont Champlain afin d'y intercepter et de donner une amende aux véhicules laissant s'échapper une fumée opaque¹⁶⁶. Aucune source ne mentionne toutefois si les inspecteurs de la CUM ont poursuivi cette surveillance ni à quelle fréquence de telles opérations ont eu lieu.

En ce qui concerne les normes pour la quantité de polluant dans l'air, les mesures de la CUM ne sont pas non plus très concluantes. En 1969, date à laquelle paraît le rapport sur la pollution par le monoxyde de carbone à Montréal, il n'existe pas de norme de concentration de monoxyde de carbone au Canada, sauf en Ontario¹⁶⁷. Si la CUM adopte ses propres normes relatives aux concentrations maximums de certains polluants dans l'air, comme les particules aéroportées et à l'anhydride sulfureux, elle ne détermine pas d'objectifs de qualité de l'air pour le monoxyde de carbone. À partir de 1971, elle utilise plutôt les normes édictées par le gouvernement fédéral qui accompagnent le *Clean Air Act*¹⁶⁸. Rappelons toutefois que ces normes restent largement symboliques et qu'aucune sanction n'est prévue lorsqu'elles ne sont pas respectées¹⁶⁹.

¹⁶⁵ Communauté urbaine de Montréal, Règlement 44 (adopté en 1978); Bruce Walker, « Nouveau règlement déjà en danger », *SOS Montréal/STOP Press*, été 1979, p. 14-15.

¹⁶⁶ L'opacité est évaluée selon l'échelle de Ringelmann. AVM, VM6-D808-3, « Amendes variant entre \$25 et \$20,000: Des inspecteurs contrôlent la pollution des véhicules », *Montréal-matin*, 14 juillet 1971; « Police stop smoking autos in first crackdown of series », *The Gazette*, 14 juillet 1971.

¹⁶⁷ AVM, VM171, S4, SS2, D13, *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal*, p. 46.

¹⁶⁸ Ces normes sont indiquées dans tous les rapports annuels de la qualité de l'air préparés par le Service d'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments.

¹⁶⁹ Harrison, *Passing the Buck*, p. 70.

Par ailleurs, en 1970, le règlement 20 définit également des mesures d'urgence si certains taux limites venaient à être dépassés : 30 ppm pour une durée de 6 heures pour le monoxyde de carbone pour un état de première urgence et 50 ppm pour un état de deuxième urgence¹⁷⁰. Or, on peut se demander quelle est l'importance qu'accordent les élus à ces taux limites alors que Lucien Saulnier, le président de la CUM, affirme que même si les normes de concentration de polluants sont dépassées, cela ne signifie aucunement qu'il y ait pollution : ces normes représentent plutôt la limite d'air d'excellente qualité que respirent les Montréalais¹⁷¹! Le même désaveu de normes établies pour la qualité de l'air survient en 1974, puis en 1975 à l'occasion de deux grèves successives de la CTCUM paralysant tout le réseau de transports publics de la ville. En août 1974, les stations d'échantillons ont ainsi enregistré des taux variant entre 9 et 17 milligrammes par mètre cube, alors que le maximum permissible est de 15 mg/m³ pour une période de 8 heures. L'année suivante, le Service d'assainissement de l'air estimait que la pollution causée par le monoxyde de carbone avait fait un bond de 25 à 50 % dans la ville¹⁷². Ces statistiques sont toutefois minimisées par les autorités de la ville, qui affirment qu'« un tel indice ne constitue pas encore un danger »¹⁷³.

En ce qui a trait aux deux autres recommandations, soit d'améliorer la circulation et de passer une loi afin d'obliger l'installation de filtres antipollution sur les voitures, les démarches de Montréal sont encore moins concluantes. Concernant la circulation automobile, rappelons que selon le Dr Lamquin, elle ne doit pas qu'être améliorée, elle doit également être découragée, du moins dans le centre-ville, au profit d'autres

¹⁷⁰ AVM, VM6-D808-3, Daniel L'Heureux, « CUM : 'mesures d'urgences' pour prévenir la pollution cet hiver », *La Presse*, 7 novembre 1970.

¹⁷¹ AVM, VM6-D808-3, Maurice Archambault, « La CUM définit des mesures d'urgence contre la pollution », *Montréal-matin*, 7 novembre 1970.

¹⁷² AVM, VM6-D808-3, Gilles Normand, « Arrêt du métro: le taux de pollution a doublé », *La Presse*, 22 août 1974; Jean-Pierre Bonhomme, « La grève du transport fait monter le taux de pollution de 50 pour cent », *La Presse*, 26 août 1975.

¹⁷³ AVM, VM6-D808-3, Gilles Normand, « Arrêt du métro: le taux de pollution a doublé », *La Presse*, 22 août 1974.

moyens de transport comme le transport public¹⁷⁴. Avec la construction du métro en 1966, la Ville avait bel et bien contribué à augmenter l'offre du transport public. Mentionnons toutefois que les considérations environnementales y étaient pour très peu dans ce projet. La réalisation du métro était plutôt un moyen de rendre les transports plus efficaces dans la ville, de doter Montréal d'une infrastructure moderne ainsi que de concrétiser une promesse électorale faite par le tandem Drapeau-Saulnier afin de remporter les élections de 1960.

Par ailleurs, malgré la construction du métro, le Montréal moderne dont rêvait Drapeau était une ville centrée sur l'automobile. Sous sa gouverne, plusieurs infrastructures ont été construites, dont l'échangeur Turcot et les autoroutes Bonaventure et Décarie inaugurées en 1967 et l'autoroute est-ouest annoncée en 1970. Cette dernière autoroute, construite plus tardivement que les autres, provoque une vive opposition dans la population, notamment pour les dommages qu'une telle infrastructure infligerait à l'environnement urbain et la pollution qu'elle causerait, comme nous le verrons dans le chapitre 7. Malgré la controverse qui se déroule, Drapeau ne remet jamais en question le bien-fondé de l'autoroute, un projet qu'il considère commandé par le progrès¹⁷⁵. La réticence des autorités montréalaises à entraver la circulation automobile, ne serait-ce qu'une journée, est également mise en lumière lors du premier Jour de la terre en 1970. Pour cette occasion, deux groupes écologistes demandent à Drapeau de fermer une portion du centre-ville à la circulation automobile. Ces groupes essuient un refus, le maire prétextant que cette initiative n'était pas assez originale, ayant déjà été prise à New York et à Tokyo¹⁷⁶. Malgré les investissements en transport public, l'administration montréalaise semble donc peu ouverte à freiner l'afflux d'automobiles dans la ville.

¹⁷⁴ AVM, VM6-D808-3, « Would curb automobiles: City health head asks pollution law », *The Montreal Star*, 29 novembre 1967.

¹⁷⁵ AVM, VM6-D2090-12, « Drapeau : Montréal veut participer aux décisions sur l'autoroute est-ouest », *Le Devoir*, 28 décembre 1970.

¹⁷⁶ AVM, VM6-D808-3, Rose-Anne Giroux, « 'Journée de la planète' bientôt; on veut voir la rue Sainte-Catherine fermée aux automobilistes », *La Presse*, 1er avril 1971.

Cette position des autorités montréalaises se retrouve également dans le refus d'adopter des mesures d'urgence dissuadant les automobilistes d'utiliser leur voiture afin de réduire la pollution. Comme déjà mentionné, la CUM adopte en 1970 le règlement 20 destiné à prévenir la pollution excessive en définissant des taux limites à ne pas dépasser. En plus de définir ces normes, le règlement contient également une clause mentionnant des mesures extraordinaires pouvant être imposées par le directeur du Service de l'assainissement dans l'éventualité d'un état de première ou de deuxième urgence. Avec ce règlement, Jean Marier souhaite pouvoir fermer le centre-ville à la circulation en cas de taux de concentration critique de monoxyde de carbone¹⁷⁷. Dans les journaux, le président de la CUM, Lucien Saulnier, tient toutefois à rassurer les automobilistes : cette intervention n'aurait qu'une valeur incitative¹⁷⁸. Sans grande surprise, ces mesures extraordinaires ne seront jamais décrétées.

Même si la Ville avait voulu réglementer la circulation des automobiles dans le centre-ville, elle n'en a jamais possédé l'autorité nécessaire. Lawrence Hanigan, le successeur de Saulnier à la tête de la CUM dès 1972, affirme ainsi qu'il est « powerless to act on a recommendation by the MUC's Air Purification Division that downtown auto traffic be cut as an anti-pollution measure »¹⁷⁹. En 1972, la CUM réclame des pouvoirs accrus au gouvernement du Québec, afin d'être en mesure de combattre la pollution de l'air sur son territoire, et demande notamment « le pouvoir d'interdire ou de réglementer l'utilisation et la possession de tout véhicule et de prescrire que cette utilisation soit prohibée en tout temps ou pendant certaines périodes dans tout le territoire de la CUM ou dans une partie seulement de ce

¹⁷⁷ AVM, CUM1, SC, SS1, SSS10, D7, *L'Assainissement de l'air dans l'île de Montréal 1872-1980*, CUM, Service d'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, 1980, p. 31.

¹⁷⁸ AVM, VM6-D808-3, Daniel L'Heureux, « CUM: 'mesures d'urgence' pour prévenir la pollution cet hiver », *La Presse*, 7 novembre 1970.

¹⁷⁹ AVM, VM6-D808-3, « Hanigan easy on downtown traffic », *The Gazette*, 31 juillet 1972.

territoire »¹⁸⁰. En juin, le ministre affecté à l'environnement, Victor Goldbloom consent à déléguer certains pouvoirs à la CUM, mais pas au niveau de la circulation automobile et la réglementation de leur utilisation. Il justifie sa décision en expliquant qu'il a l'intention de déposer un projet de loi-cadre sur l'environnement qui règlera précisément la pollution causée par les automobiles et qu'en ce sens, la CUM n'a pas à légiférer sur cette question¹⁸¹. Paradoxalement, cette intervention du ministre Goldbloom a également pour effet de rendre inopérante la seule mesure législative adoptée par la CUM visant à réduire la pollution automobile, celle interdisant de faire fonctionner le moteur d'une voiture immobilisée pendant plus de quatre minutes consécutives¹⁸².

La même incapacité juridique freine la Ville dans le dossier des dispositifs antipollution. Rejointes par d'autres municipalités de l'île, les autorités montréalaises appuient rapidement les recommandations des experts du Service de santé qui en réclament l'installation obligatoire¹⁸³. En affirmant qu'une telle entreprise ne relève pas de leur compétence et en acheminant plutôt leurs recommandations aux gouvernements supérieurs, les autorités municipales se dégagent toutefois de toute responsabilité sur la question de la réglementation de ces dispositifs. En 1970, Lucien Saulnier déclare dans les journaux que « la ville n'a aucun plan précis pour enrayer la pollution de l'air causée par les véhicules moteurs de tous genres ». Il explique : « la

¹⁸⁰ AVM, VM6-D808-3, Pierre Richard, « Sauf pour les véhicules moteurs, la CUM obtient de Québec les pouvoirs réclamés pour la lutte anti-pollution », *Le Devoir*, 28 juin 1972.

¹⁸¹ *Ibid.*

¹⁸² *Ibid.*

¹⁸³ Par exemple, en 1969, les Conseils de Ville de Saint-Pierre et de la Cité de Côte Saint-Luc adoptent une résolution afin que les gouvernements rendent obligatoire l'installation d'appareils anti-pollution sur les voitures par les fabricants et s'assurent de les distributeurs apposent ces appareils. ANQQ, E8, S2, 1960-01-580/142, Extrait du procès-verbal d'une assemblée de du Conseil de Ville Saint-Pierre tenue le 11 novembre 1969.

ville n'a aucune juridiction pour adopter une telle réglementation. C'est une juridiction exclusivement provinciale »¹⁸⁴.

2.3.4 Un partage des compétences « opportun »

Les avis d'experts sur le risque de la pollution automobile ne semblent qu'avoir eu un impact mitigé sur l'adoption de politiques publiques visant à contrôler ce risque. En effet, leurs recommandations n'ont été que très partiellement entendues par les autorités politiques. Et lorsqu'elles ont été prises en considération, elles ont débouché sur des réglementations limitées.

Le flou législatif entourant le partage des compétences quant à la pollution semble être un facteur central expliquant la faiblesse des régulations du risque de la pollution automobile. Comme nous l'avons vu, si la conférence fédérale-provinciale *La pollution et notre milieu* trace les grandes lignes des responsabilités que doit assumer chaque palier de gouvernement en 1966, une certaine confusion demeure quant à la définition exacte de ces responsabilités en matière de pollution de l'air. En ce qui concerne la pollution automobile, cette confusion est grandement exacerbée, étant donné que plusieurs ministères et départements sont concernés par cette question, notamment ceux dédiés à la santé, aux transports et à l'environnement, et que le transport automobile est un enjeu national. Ce flou législatif concernant la pollution de l'air et la pollution automobile est ainsi exploité par les gouvernements afin de justifier certaines de leurs actions et initiatives, mais surtout leur inaction. Chaque palier de gouvernement assume les responsabilités qu'il veut, tout en se renvoyant la balle pour celles qu'ils ne souhaitent pas prendre.

¹⁸⁴ AVM, VM6-D808-3, « La lutte contre la pollution à Montréal: pas de filtre imposé sur les automobiles », *Montréal-matin*, 7 février 1970.

Cette rhétorique du partage des compétences afin de justifier l'inaction des gouvernements est un thème récurrent en histoire politique canadienne. Dans son ouvrage *No Fault of Their Own. Unemployment and the Canadian Welfare State 1914-1941*, l'historien James Struthers en fait la démonstration en examinant le cas de l'assurance chômage durant l'entre-deux-guerres. Selon Struthers, les premiers ministres provinciaux, dépassés par l'ampleur de la Crise des années 1930, se montraient « centralisateurs » et réclamaient l'implication du fédéral sur cette question, alors que le gouvernement canadien défendait jalousement les prérogatives des provinces dans ce domaine. Plusieurs parallèles peuvent être tracés avec le discours d'Ottawa sur la pollution de l'air, alors que Struthers conclut que le partage des compétences constitutionnelles, pour le fédéral, « provided more of a convenient excuse for delay than a barrier to action » sur la question du chômage¹⁸⁵. Dans le cas de la pollution automobile, la même conclusion s'applique alors que le fédéral résiste à s'impliquer dans le contrôle de la pollution atmosphérique, prétextant qu'il s'agit d'une responsabilité provinciale. Lorsqu'il prend l'initiative de fixer des normes d'émissions, le fédéral rencontre toutefois peu d'opposition venant des provinces, prouvant ainsi que la défense des intérêts provinciaux de la part du fédéral n'était qu'un prétexte pour justifier son inaction¹⁸⁶.

Par ailleurs, à travers la publication de brochures destinées à la population, les gouvernements tiennent également un discours de responsabilisation du public à l'égard de l'impact environnemental de l'automobile, en misant sur l'efficacité d'un entretien régulier du moteur, d'une « bonne » façon de conduire et du co-voiturage afin de réduire la pollution automobile¹⁸⁷. Cette responsabilisation a notamment pour

¹⁸⁵ James Struthers, *No Fault of Their Own. Unemployment and the Canadian Welfare State 1914-1941*, Toronto, University of Toronto Press, 1983, p. 209.

¹⁸⁶ Harrison, *Passing the Buck*, p. 71.

¹⁸⁷ Pour quelques exemples, voir ANQQ, E57, *Votre auto, la pollution et vous*, Services de protection de l'environnement, gouvernement du Québec, s.d. ; Environnement Canada, *L'ABC... de la pollution*, 1972, 39 p. ; Environnement Canada, *The Environment Needs You*, 1972 ; Environnement Canada, *La pollution par les automobiles - le nettoyage de neuf millions de sources polluantes*, 1974.

effet de brouiller les frontières entre la responsabilité individuelle des automobilistes et le risque social de la pollution automobile. Dans son article sur le risque et les accidents, Magda Fahrni a également remarqué cette responsabilisation dans le cas des risques reliés à la circulation. Elle affirme notamment qu'en « optant pour le développement d'une "éducation aux risques", autrement dit en initiant les écoliers ou les citoyens aux notions de sécurité et de secourisme, la LSPQ fit porter la responsabilité de leurs actes aux victimes potentielles elles-mêmes (donc à tout le monde) »¹⁸⁸. Dans le cas de la pollution automobile, ce discours ne concerne pas seulement la responsabilité du risque de la pollution automobile : il individualise également le contrôle de ce risque, déchargeant ainsi le gouvernement d'une part de responsabilité dans ce contrôle. Bref, comme le relève cyniquement un citoyen en 1970, tout le monde cherchait ainsi à se déresponsabiliser en accusant les autres de ne pas collaborer : « We continue with our closed circle finger pointing, meanwhile pouring more and more pollutants into the earth, the air and the sea »¹⁸⁹.

¹⁸⁸ Magda Fahrni, « "La lutte contre l'accident" : risque et accidents dans un contexte de modernité industrielle », dans David Niget et Martin Petitclerc (dir.), *Pour une histoire du risque. Québec, France, Belgique*, Montréal et Rennes, Presses de l'Université du Québec et Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 188-9. Sur la responsabilisation et l'individualisation des risques de la circulation automobile, voir également l'ouvrage de Chris Dummitt, *The Manly Modern*, chapitre 6.

¹⁸⁹ AVM, VM6-D808-3, « Pollution can be beaten - it calls for a commitment, not excuses, by everyone », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 12 mars 1970.



Figure 2.2 : Caricatures de John Collins¹⁹⁰

Ces deux caricatures de John Collins, parues dans le journal *The Gazette* vers 1970, illustrent bien certaines attitudes des gouvernements et la réaction du public lorsqu'ils abordent la question de la pollution.

Ainsi, ces débats autour du partage des compétences et de la responsabilité de la pollution de l'air et de la pollution automobile ne sauraient occulter le manque de volonté politique, le manque d'intérêt et les considérations économiques qui empêchent les dirigeants politiques d'appliquer les recommandations des experts et d'adopter des mesures qu'ils jugent coûteuses ou encore impopulaires auprès des automobilistes et, surtout, de l'industrie automobile. En effet, s'il est de bon ton, au tournant des années 1970, de « partir en guerre » contre la pollution, ou du moins d'en tenir le discours, aucun gouvernement ne souhaite réellement prendre en charge la pollution automobile. Ce laxisme au niveau de la prise en charge de cette pollution s'explique principalement par la suprématie des intérêts économiques sur les préoccupations environnementales, comme le démontre le combat perdu

¹⁹⁰ Figure de gauche : John Collins, « Grand parleur... », vers 1970, Musée McCord. Figure de droite : John Collins, « Les trois mousquetaires antipollution », vers 1970, musée McCord.

d'Environnement Canada afin d'adopter des normes d'émissions aussi sévères qu'aux États-Unis. Par ailleurs, l'industrie automobile étant la plus puissante en Amérique du Nord, il est peu probable que les gouvernements aient voulu se la mettre à dos¹⁹¹. Bien que la pollution automobile soit reconnue comme un risque par les gouvernements, il ne s'agit donc pas d'un risque prioritaire à leurs yeux, qui justifie des actions à grand déploiement.

Cette attitude des gouvernements en matière de pollution automobile, qui est finalement plus dictée par des considérations économiques qu'environnementales, vient rejoindre les conclusions d'autres chercheurs qui ont montré comment les réglementations environnementales peuvent être profondément influencées par des éléments sans lien direct avec l'environnement, comme les rapports de forces entre la droite et la gauche ou la dynamique de la politique étrangère¹⁹². Elle confirme également les conclusions de l'historien Owen Temby, qui s'est penché sur le contrôle de la pollution de l'air au Canada. Dans ses travaux, Temby démontre notamment que les efforts et les campagnes de lutte des gouvernements municipaux et provinciaux contre la pollution atmosphérique ont connu un succès lorsqu'ils étaient soutenus par des élites économiques locales, qu'ils comportaient d'importants incitatifs économiques et lorsqu'une technologie de contrôle était accessible¹⁹³. Ces conditions ne sont pas rassemblées dans le cas de la lutte à la pollution automobile à Montréal, sauf en ce qui concerne la technologie accessible, ce qui explique que les seules solutions gouvernementales adoptées aient été de nature technologique et que

¹⁹¹ Anastakis, « 'A War on Pollution' », p. 104.

¹⁹² Mathieu Flonneau, « Entre 'morale' et politique, l'invention du ministère de l'impossible », dans Bernhardt et Massard-Guilbaud, *Le démon moderne*, p. 109-125.

¹⁹³ Voir notamment ces trois articles : Owen Temby, « Trouble in Smogville : The Politics of Toronto's Air Pollution during the 1950s », *Journal of Urban History*, vol. 39, no 4 (2012), p. 669-689; Owen Temby et Ryan O'Connor, « Property, Technology, and Environmental Policy : The Politics of Acid Rain in Ontario, 1978-1985 », *Journal of Policy History*, vol. 27, no 4 (2015), p. 636-669 et Owen Temby et Joshua MacFadyen, « Urban Elites, Energy, and Smoke Policy in Montreal during the Interwar Period », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 45, no 1 (automne 2016), p. 37-49.

les solutions proposées par certains experts fonctionnaires n'aient pas rencontré de succès au-delà de ces mesures.

Plus globalement, cet engagement tiède des gouvernements envers les recommandations des experts concernant la pollution automobile met en lumière d'autres manières dont l'expertise scientifique peut être récupérée et utilisée par le pouvoir politique. Comme l'a montré Stephen Bocking, si cette expertise peut servir à émettre des solutions afin de gérer des problèmes environnementaux, elle peut également être mobilisée à des fins rhétoriques et symboliques:

[...] research may be used not to encourage nor to guide action on an environmental problem, but to provide a basis for avoiding action. Like research that maintains expertise or builds a community, this research fulfills its role not through the knowledge it generates, but through the process itself [...] In some cases, scientific uncertainties have been used to justify additional research although many observers have argued that the evidence was or is sufficiently firm to compel action ¹⁹⁴.

Dès lors, l'expertise scientifique devient l'expression de la bonne volonté et du dynamisme des gouvernements dans les dossiers environnementaux. Autrement dit, pour les gouvernements, le développement et le financement d'une expertise témoignent de leur engagement environnemental, remplaçant d'autres types d'engagement qui auraient requis plus d'investissements ou qui auraient débouché sur des lois plus strictes concernant la pollution.

Une fois le « pollution bandwagon » passé, au cours duquel plusieurs incitatifs à agir sont rassemblés, comme le soutien du public, les recommandations des experts et l'exemple des États-Unis, l'intérêt des gouvernements pour la pollution automobile, même limité, s'estompe. Selon Dimitry Anastakis, la volonté politique de lutte contre la pollution automobile se dissipe rapidement dès 1973 avec la crise du pétrole, qui

¹⁹⁴ Bocking, *Nature's Experts*, p. 179.

place les préoccupations économiques, et plus particulièrement celles reliées à l'économie d'essence, loin devant les questions environnementales et le contrôle des émissions pour plusieurs années¹⁹⁵. Or, comme nous le verrons dans cette thèse, si le « moment environnemental » des gouvernements prend fin avec la crise du pétrole, ce qui a pour effet de mettre en veilleuse les mesures afin de contrôler la pollution automobile, c'est loin d'être le cas dans la population, alors que plusieurs groupes citoyens et environnementaux se mobilisent afin de dénoncer les risques environnementaux de l'automobile.

Conclusion

Comment réagissent les experts à l'égard de leur influence limitée au sein des gouvernements et de la faiblesse des politiques publiques adoptées afin de contrôler la pollution automobile ? Malgré la conformité apparente des experts avec les décisions des autorités politiques ainsi que la prudence qui accompagne leurs affirmations, il est néanmoins possible de discerner un certain niveau d'irritation que les experts de la fonction publique montréalaise entretiennent à l'égard des différents gouvernements. On sent, par exemple, l'exaspération derrière leurs recommandations maintes fois formulées et l'inaction des gouvernements au sujet de la pollution de l'air. En 1974, lorsque la Ville consent à ce que les producteurs d'huiles à chauffage ignorent la réglementation concernant la teneur en soufre des huiles, Jean Marier se permet de déclarer, dans le langage feutré et bureaucratique qui caractérise les déclarations des experts de la fonction publique municipale lorsqu'ils évoquent la gravité de la qualité atmosphérique à Montréal, que « nous ne nous trouvons pas, ici, en présence du signe d'une volonté très forte des autorités municipales de pencher du

¹⁹⁵ Dans le contexte de la crise du pétrole, il y avait, bien sûr, un intérêt particulier pour les petites voitures à faible consommation d'essence, mais cette tendance était bien davantage reliée à des préoccupations économiques qu'environnementales. Anastakis, « 'A War on Pollution' », p. 135.

côté de la prudence ». Il mentionne que, du reste, la réputation de la métropole gagnerait à être améliorée sur ce sujet et que des mesures radicales telles que la réduction du trafic automobile et la diversion en périphérie de la circulation des banlieusards s'imposent encore plus que le contrôle du soufre dans les huiles de chauffage¹⁹⁶. La relation entre les experts de la fonction publique et les gouvernements en est ainsi une de retenue, mais aussi de divergences. À cet égard, Theda Skocpol nous rappelle l'importance de ne pas homogénéiser l'État et de plutôt souligner les différences entre différents « corps » de l'État. Sans adhérer à une vision qui placerait les fonctionnaires, leur savoir et leurs actions au-dessus de tout intérêt économique ou de classe, elle souligne néanmoins qu'il serait possible qu'ils soient « able to address problems and even find 'solutions' beyond the reach of society actors and those parts of government closely constrained by them »¹⁹⁷.

Enfin, malgré l'engagement tiède des gouvernements envers le travail des experts de la fonction publique, on peut se questionner sur le rôle de ceux-ci dans la construction du risque de la pollution automobile. En participant à développer un savoir scientifique et officiel sur ces risques à Montréal, en compilant des statistiques, en publiant des études sur les effets de la pollution automobile sur la santé et en recommandant des actions immédiates aux gouvernements et en abordant ce risque dans les médias, ces experts ont participé à l'identification d'un risque de la pollution automobile. Leur expertise scientifique et technique, qui s'accompagnait d'une autorité privilégiée dans la société, a largement contribué à légitimer leur opinion sur ce risque. Comme nous le verrons dans les prochains chapitres, leur savoir et leur identification de ce risque ont un impact important sur les groupes environnementaux qui dénoncent les risques environnementaux de l'automobile durant la décennie 1970.

¹⁹⁶ AVM, VM6-D808-3, Jean-Pierre Bonhomme, « À Montréal, le problème de la pollution est grave », *La Presse*, 30 décembre 1974.

¹⁹⁷ Theda Skocpol, « Bringing the State Back In : Strategies of Analysis in Current Research », dans Peter B. Evans, Dietrich Rueschemeyer et Theda Skocpol (dir.), *Bringing the State Back In*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985, p. 15.

Ainsi, le fait que le monoxyde de carbone, à Montréal, est présent en quantité suffisante pour causer des intoxications devient central dans le discours de ces groupes. Dès lors, le travail des experts de la fonction publique a servi à légitimer les revendications et l'action des groupes environnementaux à Montréal, qui se sont appuyés sur leurs diagnostics afin d'ancrer leur dénonciation de l'automobile dans l'autorité de l'expertise scientifique.

La vision du risque de la pollution automobile que véhiculent ces experts est également fortement teintée par leur identité de fonctionnaires. Soumis aux cadres imposés par leur travail, préoccupés par des contraintes de faisabilité et recherchant l'efficacité, ces experts ont élaboré une conception étroite du problème, ce qui correspond à l'attitude face aux risques que Mary Douglas attribue aux institutions sociales de type hiérarchiques et bureaucratiques¹⁹⁸. Se tournant vers des solutions techniques et technologiques afin de contrôler ce risque, ils n'ont que très rarement contesté la domination de l'automobile dans la ville, pourtant à la source de ce risque. En évitant de confronter les autorités politiques et de critiquer, du moins publiquement, les politiques publiques très limitées mises en place afin de réduire le risque de la pollution automobile, ils ont peu cherché à politiser cette question. Par ailleurs, en véhiculant la conviction qu'il est possible de calculer ce risque scientifiquement et qu'il peut être contrôlé, prévu et évité au moyen de solutions techniques et d'innovations technologiques, ces experts ont également contribué à présenter ce risque comme étant inhérent à la modernité industrielle.

Cette vision qu'ont les experts fonctionnaires du risque de la pollution automobile est toutefois loin d'être partagée par les experts travaillant sur la pollution de l'air à l'extérieur du gouvernement et par les groupes environnementaux qui, eux,

¹⁹⁸ Douglas et Wildavsky, *Risk and Culture*, chapitre 5.

véhiculent une différente conception de ce risque et en amorceront une politisation, comme nous le verrons dans les prochains chapitres.

CHAPITRE III

« WE NEED BIRTH CONTROL FOR AUTOS »¹ : EXPERTS EXTRAGOUVERNEMENTAUX, LANGAGE ALARMISTE ET LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX DE L'AUTOMOBILE

Le chapitre précédent a permis de mettre en évidence le rôle des experts de la fonction publique dans l'identification et la définition du risque environnemental de l'automobile à Montréal. Dans le présent chapitre, nous nous intéressons aux experts qui travaillent à l'extérieur du gouvernement, c'est-à-dire essentiellement ceux qui sont rattachés au milieu universitaire et institutionnel, mais également ceux provenant de certains organismes privés. Qui sont ces experts extragouvernementaux qui se prononcent sur les risques environnementaux de l'automobile à Montréal ? Comment participent-ils à la construction de ce risque ? Quelle conception en véhiculent-ils et comment leur vision se distingue-t-elle de celle des experts fonctionnaires ? Et, finalement, quels types de solutions ont-ils proposé afin de contrôler et de réduire ce risque ? Quel a été leur impact ?

Tout d'abord, précisons que ce groupe d'experts, que nous qualifions d'extragouvernementaux, est loin de former un bloc homogène. Comme nous le verrons, certains présentent des différences importantes, tant dans leur façon de

¹ Service de gestion des documents et des archives de l'Université Concordia (AUC), Fonds Fred Knelman (P045), boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Birth control for autos », *The Montreal Star*, 28 avril 1973.

concevoir l'expertise et leur rôle que dans leur perception des risques environnementaux de l'automobile et des moyens de les contrôler. Nous les traitons néanmoins dans un même chapitre puisqu'ils présentent plusieurs caractéristiques communes, notamment quant à leurs convictions sur la prudence qui doit accompagner l'usage de la technologie et sur la gravité de la crise écologique, ainsi qu'au niveau de leur statut d'expert et de leur contexte de travail.

Nous commençons ce chapitre avec la présentation de ces experts. En liant leur présence à Montréal à l'apparition d'une « nouvelle » figure experte internationale qui remet en question les mauvais usages de la technologie sur la scène publique dans les années 1960, de même qu'en retraçant leur parcours et leur contexte de travail, cela nous permet de souligner plusieurs caractéristiques qui façonnent leur conception des risques environnementaux de l'automobile. Nous montrons entre autres que les différences dans les contraintes inhérentes à leur contexte de travail et celles des experts fonctionnaires leur permettent de présenter un discours très différent sur ces risques. Nous abordons par la suite ce discours. Nous verrons que les experts extragouvernementaux se montrent beaucoup plus alarmistes et critiques que leurs homologues à la fonction publique. Le même décalage entre les deux types d'experts s'observe au niveau des solutions qu'ils proposent, les experts extragouvernementaux proposant des solutions qui s'éloignent des solutions techniques et technologiques étroites mises de l'avant par les fonctionnaires. Considérant la pollution automobile comme un problème social inextricablement lié aux structures politiques, économiques et sociales, ils ont plutôt proposé de réfléchir aux valeurs et aux choix qui ont mené à la domination de la technologie automobile sur les villes. Par ailleurs, devant l'incapacité et le manque de volonté des gouvernements et des institutions à prendre en charge les risques associés à la pollution automobile, c'est sur l'éducation et la mobilisation des citoyens que se fondent leurs espoirs afin de veiller au contrôle de ces risques, voire à leur réduction. Dès lors, ils amorcent une politisation de ces risques, qui sera reprise par les associations environnementales et citoyennes faisant

la lutte à l'automobile. Le discours de ces experts n'est toutefois pas exempt de paradoxes. S'ils font une grande place aux citoyens dans leur discours, ils essaient néanmoins de renforcer l'autorité des experts dans la société.

De nombreux parallèles avec la société du risque développée par les sociologues Ulrich Beck et Anthony Giddens, telle que présentée dans le premier chapitre de cette thèse, seront tracés tout au long de ce chapitre. Cette théorie nous fournit en effet ici un cadre analytique pertinent afin de comprendre les perceptions et les réponses aux risques environnementaux de l'automobile présentées par les experts extragouvernementaux. Plusieurs aspects de leur discours recourent ainsi des thématiques centrales à cette théorie, notamment le caractère global des risques, la préoccupation envers le futur de l'humanité, la réflexivité et le déclin de la confiance portée aux institutions traditionnelles afin de gérer ces risques.

3.1 Présentation des experts

3.1.1 Une « nouvelle » figure experte sur la scène internationale

La présence de cette figure experte à Montréal n'est pas surprenante, faisant plutôt écho à une tendance internationale de plus en plus soulignée dans l'historiographie². Celle-ci souligne la présence d'experts sur la scène publique remettant en question le paradigme du progrès scientifique définissant l'ensemble de la culture depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale dans les sociétés occidentales. Parmi ces experts,

² Voir notamment les travaux de Catherine Carstairs : Catherine Carstairs et Rachel Elder, « Expertise, Health, and Popular Opinion : Debating Water Fluoridation, 1945-1980 », *The Canadian Historical Review*, vol. 89, no 3, (septembre 2008), p. 345-371 ; Catherine Carstairs, « Cities Without Cavities : Democracy, Risk and Public Health », *Journal of Canadian Studies/Revue d'études canadiennes*, vol. 44, no 2 (printemps 2010), p. 146-170 ; Catherine Carstairs, « Food, Fear, and the Environment in the Long Sixties », dans Lara Campbell, Dominique Clément et Gregory S. Kealey (dir.), *Debating Dissent. Canada and the Sixties*, Toronto, University of Toronto Press, 2012, p. 29-45.

plusieurs ont été influents dans la montée du mouvement environnemental émergeant dans la décennie 1960. L'exemple le plus révélateur et le plus commun est celui de l'Américaine Rachel Carson, dont la parution du célèbre livre *Silent Spring* est parfois considérée comme la naissance du mouvement environnemental moderne aux États-Unis³. Paru en 1962, ce livre constitue un plaidoyer solidement étayé contre l'utilisation massive des pesticides en agriculture, en soulignant ses conséquences nocives non seulement pour le monde animal, mais également pour les humains.

À la base du livre de Carson se trouvent plusieurs prémisses qui sont défendues par différents experts sur la scène publique et qui tiennent également une place fondamentale dans la plupart des luttes environnementales subséquentes. D'abord, celle que, dans la nature, toutes les formes de la vie sont interconnectées, et ce à l'échelle planétaire. Dans cette vision écologiste de la relation entre les humains et la nature, chaque organisme vivant aurait son rôle à jouer. L'élimination d'une seule espèce pourrait menacer la survie de l'ensemble de l'écosystème et, en retour, la détérioration de cet écosystème peut bousculer l'équilibre fragile de la nature. Ce faisant, la perspective écologiste s'oppose fortement au point de vue anthropocentrique qui considère l'être humain comme étant supérieur, ou du moins, dissociable de la nature. La détermination des êtres humains à conquérir et contrôler la nature, déjà bien amorcée selon Carson, constituerait ainsi une menace à la vie sur

³ L'historiographie américaine s'est longuement attardée sur l'héritage de Rachel Carson, sous différents angles. Pour des études adoptant une perspective genrée, voir Vera Norwood, *Made from this Earth: American Women and Nature*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1993 ; Michael B. Smith, « 'Silence Miss Carson !' : Science, Gender and the Reception of Silent Spring », *Feminist Studies*, vol., 27 (automne 2001), p. 733-752 ; Maril Hazlett, « Woman vs. Man vs. Bugs : Gender and Popular Ecology in Early Reactions to Silent Spring », *Environmental History*, vol. 9 (octobre 2004), p. 701-729 ; Pour des études sur l'impact de *Silent Spring* et de la bataille contre les insecticides sur le mouvement environnemental plus largement, voir notamment Thomas R. Dunlap, *DDT : Scientists, Citizens and Public Policy*, Princeton, NJ, Princeton University Press, 1981 ; Charles T. Rubin, *The Green Crusade : Rethinking the Roots of Environmentalism*, New York, The Free Press, 1994 ; Priscilla Coit Murphy, *What a Book Can Do : The Publication and Reception of Silent Spring*, Amherst, University of Massachusetts Press, 2005 ; Mark Hamilton Lytle, *The Gentle Subversive : Rachel Carson, Silent Spring, and the Rise of the Environmental Movement*, New York et Oxford, Oxford University Press, 2005.

terre, y compris pour le genre humain⁴. Inhérente à cette conquête de la nature par l'homme, la recherche effrénée du progrès scientifique et technologique constitue également un thème prisé par Carson et qui est récurrent dans les luttes environnementales et le discours de plusieurs experts des années 1960 et 1970. Mobilisant elle-même son expertise de biologiste afin de défendre son argument sur la nocivité des pesticides, Carson ne rejette pas la science ou l'usage de la technologie, mais plutôt ses abus et le système de valeurs à la source de ces mauvais usages. En y opposant une approche holistique, elle critique ainsi la pensée trop étroite de certains scientifiques rattachés à l'industrie privée et des fonctionnaires, qui privilégient des mesures techniques et immédiates pour chaque problème, sans prendre le temps d'en mesurer les conséquences.

Par ailleurs, ces scientifiques sont au centre d'une autre critique que l'on retrouve dans *Silent Spring*. En effet, Carson accuse les scientifiques de l'industrie chimique de désinformation pour avoir tenté de cacher l'impact des pesticides, tout en pointant vers la complaisance de la bureaucratie américaine envers cette industrie. Carson étant peu intéressée par la politique formelle selon le biographe Mark Hamilton Lytle, ces critiques n'ont pas débouché sur des positions politiques claires dans ses livres⁵. Ces convictions l'ont toutefois amenée à soutenir l'idée d'un renforcement de la démocratie participative afin que les citoyens puissent prendre part aux décisions qui affectent leur vie, une idée qui est également au cœur du discours des mouvements citoyens et environnementaux des années 1960 et 1970⁶.

Le large éventail de thèmes abordés dans *Silent Spring* a certainement contribué à ce que le livre trouve une audience forte au sein de plusieurs mouvements des années 1960 et 1970, comme le mouvement environnemental et la contre-culture, mais aussi

⁴ Lytle, *The Gentle Subversive*, chapitre 4.

⁵ *Ibid.*, p. 90.

⁶ *Ibid.*, 4

chez des dissidents politiques qui ont protesté contre les inégalités sociales de la société américaine⁷. Mais les thèmes abordés par Carson ont également eu un écho important, ou du moins reflétaient une tendance émergente au sein de la communauté experte. En effet, plusieurs de ses membres publient des ouvrages destinés au public et visant à dénoncer une diversité de problèmes environnementaux à la même époque. Bien qu'ils adoptent tous une perspective différente, la plupart de ces ouvrages signés de la main d'experts et de scientifiques reprennent à leur compte des thèmes similaires. À leur manière, ils mettent tous en garde contre l'arrogance caractérisant parfois la nature humaine, soulignent l'urgence d'agir afin de contrer la dégradation environnementale et celle de la santé des populations, remettent en question les abus de la science et de la technologie, critiquent la domination de la logique et les valeurs capitalistes et, finalement, dénoncent les lacunes dans les mécanismes de la consultation citoyenne. Par ailleurs, la perspective écologiste empruntée par plusieurs de ces experts souligne l'interconnectivité de tous les organismes vivants, de même qu'elle insiste pour aborder les problèmes environnementaux d'une façon globale. Dès lors, la pollution, la surpopulation, l'étalement urbain, la consommation de masse, le développement industriel et technologique, la paix et la démocratie sont fréquemment considérés, dans l'analyse de ces experts, comme des enjeux indissociables les uns des autres.

À titre d'exemple, mentionnons le livre *The Population Bomb* paru en 1968, et lui également devenu un best-seller, dans lequel le biologiste Paul R. Ehrlich tente de provoquer une prise de conscience collective sur les enjeux démographiques et environnementaux en mettant en garde contre les dangers de la surpopulation⁸. Parallèlement, plusieurs experts adoptent une attitude de plus en plus critique envers les conséquences de la science et de la technologie et prennent la parole publiquement dans la foulée de nombreuses crises de santé publique, comme celles entourant le

⁷ *Ibid.*, p. 205.

⁸ Paul R. Ehrlich, *The Population Bomb*, Ballantine Books, 1968.

thalidomide, le mercure, la fluorisation de l'eau et la menace du nucléaire⁹. D'autres experts issus de disciplines variées, comme les urbanologues Jane Jacobs et Lewis Mumford, dénoncent également l'impact d'une utilisation sans limites de la technologie, en citant notamment la destruction de l'environnement urbain qu'elle provoque, comme nous le verrons plus en détail au chapitre 6¹⁰. C'est aussi le cas d'une autre figure bien connue, Ralph Nader. Avocat et défenseur des consommateurs et citoyens, Nader emprunte également une trajectoire écologiste en critiquant la technologie peu fiable, voire dangereuse des automobiles et en réclamant l'élaboration de normes sur les émissions de monoxyde de carbone¹¹.

Dans un ordre d'idée similaire, mentionnons aussi le mouvement Pugwash, fondé à la fin des années 1950 dans le contexte marqué par la Guerre froide et la course aux armements¹². Ce mouvement international, rassemblant des scientifiques et experts du monde universitaire – dont plusieurs lauréats du prix Nobel de la paix – de part et d'autre du rideau de fer qui y participent à titre personnel, vise à renforcer la sécurité mondiale en luttant contre la menace des armes nucléaires et à provoquer une réflexion sur la responsabilité sociale des experts. Dans les années subséquentes, le mouvement Pugwash continue d'organiser des rencontres informelles et aborde

⁹ Carstairs et Elder, « Expertise, Health, and Popular Opinion » ; Carstairs, « Food, Fear, and the Environment ».

¹⁰ Jane Jacobs, *Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961 ; Lewis Mumford, *The Highway and the City*, New York, Harcourt, Brace & World, 1963.

¹¹ Ralph Nader, *Unsafe at Any Speed*, New York, Grossman Publishers, 1965. Sur Nader, voir Justin Martin, *Nader : Crusader, Spoiler, Icon*, Cambridge, MA, Perseus, 2002 ; Nicolas Labarre, « Alliés de circonstance : Ralph Nader et l'écologie », *Écologie et politique*, vol. 1, no 41 (2011), p. 25-37.

¹² Fred H. Knelman, un des experts qui est au centre de ce chapitre, entretient d'ailleurs des liens avec Bertrand Russell, le co-signataire, avec Albert Einstein, du manifeste Russell-Einstein qui est à l'origine du mouvement Pugwash. Knelman a notamment travaillé durant une année avec le *Committee of 100*, un groupe anti-nucléaire et contre la guerre mis sur pied par Russell en Grande-Bretagne. Au Canada, Knelman est une figure de proue du mouvement anti-nucléaire et a joué un rôle actif dans la fondation de la *Canadian Campaign for Nuclear Disarmament* et le *Canadian Peace Research Institute*. AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Words Can Hurt You : The Language of Nuclear War ». Article initialement publié dans le numéro de février 1982 de *LA Wisp*, le bulletin mensuel de Women Strike for Peace, Los Angeles.

différents enjeux, tels que la crise écologique, la croissance démographique, les conflits armés et les modifications du climat¹³.

La vision générale de la science, de la technologie et du progrès que véhicule cette « nouvelle » figure experte peut également être replacée dans le contexte du développement des programmes de sciences, technologie et société (STS) au courant des années 1960. Selon Stephen Cutcliffe, ce champ de recherche et d'enseignement tirerait ses racines historiques profondes à la fois dans le projet moderne de transformer la société en se basant sur la science et la technologie (les Lumières) et la réaction critique à ce projet (le courant du romantisme)¹⁴. Or, pour les tenants des études STS, il ne s'agit pas de participer à une dichotomie qui opposerait une attitude pro-science et technologie à une vision anti-science et technologie. De manière très générale, l'objectif de ce champ – aux multiples approches et spécialisations – est plutôt défini par Cutcliffe et Carl Mitcham comme étant de questionner l'acceptation générale des conséquences de l'avènement des sciences modernes et de la technologie afin d'identifier et d'appréhender les défis qu'elles introduisent dans la société¹⁵. Par ailleurs, ces études sont tout aussi influencées par l'histoire et la philosophie des sciences ainsi que par les études en science de la technologie et en médecine, et à certains égards par des mouvements militants comme les mouvements de

¹³ Sur le mouvement Pugwash, voir le livre de Joseph Rotblat, lui-même fondateur du mouvement : *Scientists in the Quest for Peace : A History of the Pugwash Conferences*, Cambridge, MIT Press, 1972. Pour une perspective un peu plus critique, voir Sylvia Nickerson, « Taking a Stand : Exploring the Role of Scientists Prior to the First Pugwash Conference on Science and World Affairs, 1957 », *Scientia Canadensis : Canadian Journal of the History of Science, Technology and Medicine/Scientia Canadensis : revue canadienne d'histoire des sciences, des techniques et de la médecine*, vol. 36, no 2 (2013), 63-87.

¹⁴ Stephen Cutcliffe: *Ideas, Machines and Values: An Introduction to Science, Technology, and Society Studies*, Lanham, Rowman and Littlefield, 2003, p. 1.

¹⁵ Stephen H. Cutcliffe et Carl Mitcham (dir.), *Visions of STS : Counterpoints in Science, Technology, and Society Studies*, Albany, State University of New York Press, 2001, introduction. Pour une liste d'ouvrages non-exhaustive sur les STS, voir Ina Spiegel-Rosing (dir.), *Science, Technology and Society: A Cross-Disciplinary Perspective*, Beverly Hills, Sage Publications, 1977 ; Sheila Jasanoff, *Handbook of Science and Technology Studies* Beverly Hills, Sage Publications, 1995 ; David Kumar (dir.), *Science, Technology and Society: A Sourcebook on Research and Practice*, New York, Kluwer Academic, 2000.

consommateurs et environnementaux. Certains des premiers programmes universitaires de STS mis sur pied ont également eu à leur tête des figures déjà bien connues de la communauté experte et dans la société civile, comme Lewis Mumford au tournant des années 1970¹⁶.

3.1.2 Les experts extragouvernementaux à Montréal

C'est dans ce contexte qu'il faut appréhender la présence d'experts extragouvernementaux qui dénoncent l'impact environnemental de l'automobile sur la scène publique montréalaise. Qui sont-ils ? Comment les avons-nous repérés et sélectionnés ? Mentionnons d'abord que leur milieu d'attache est surtout universitaire, mais certains d'entre eux œuvrent dans le milieu hospitalier ou encore dans des organismes privés. Par ailleurs, malgré l'importance de leur contexte de travail, puisqu'il façonne à certains égards leur conception des risques environnementaux de l'automobile, nous nous sommes surtout penchés sur leur discours et sur leur rhétorique sur la pollution, qu'ils véhiculent à titre personnel. Ce qui nous intéresse, c'est moins les résultats de leur travail d'experts et leurs études techniques, puisqu'ils en ont laissé peu contrairement aux experts du chapitre précédent, que le moment où ils utilisent leur statut d'expert afin d'intervenir sur la scène publique et de présenter un discours crédible sur la pollution automobile. Les experts étudiés dans ce chapitre misent donc sur l'autorité dont ils sont investis afin de légitimer leur participation au débat public sur la construction du risque environnemental de l'automobile.

À cet égard, c'est essentiellement dans les médias que nous avons identifié ces experts. Certains d'entre eux, dont le Dr David V. Bates et le professeur Fred H. Knelman, assument effectivement une présence importante sur la scène publique et

¹⁶ Cutcliffe et Carl Mitcham, *Visions of STS*, p. 2.

médiatique montréalaise, soit parce qu'ils sont fréquemment cités dans les journaux, soit par le biais de leurs propres manifestations publiques et publications. Ce faisant, même s'ils n'adoptent pas la même position sur le risque environnemental de l'automobile et les solutions à privilégier pour y remédier, ces deux experts contribuent grandement à façonner ce risque et restent au centre de notre analyse tout au long du chapitre. Les discours d'autres experts, comme le Dr Richard Nelson et Tony LeSauteur ont également été pris en considération, puisque ces experts ont également une grande présence dans les médias et se prononcent régulièrement sur des enjeux liés aux risques environnementaux de l'automobile. Finalement, nous avons inclus dans ce chapitre le discours de différents ingénieurs, médecins et météorologues provenant d'ici ou d'ailleurs, le plus souvent de l'Ontario et des États-Unis. Si leur mention dans les médias est nettement moins fréquente que celle des autres experts mentionnés plus haut, leur discours sur la pollution est néanmoins rapporté et cité dans les médias montréalais et c'est à cet égard que nous les avons inclus. Nous avons également ajouté dans notre analyse certains experts – surtout des médecins – qui écrivent des lettres ouvertes dans les journaux montréalais afin de donner leurs opinions et réclamer des changements quant à la pollution.

À l'instar du profil des experts de la fonction publique mentionnés dans le chapitre précédent, ceux étudiés dans ce chapitre sont ingénieurs et médecins, ou encore météorologues, et il s'agit d'une expertise exclusivement masculine¹⁷. Toutefois, alors que la plupart des experts fonctionnaires, du moins ceux rattachés à l'administration municipale et au gouvernement provincial, présentent une certaine uniformité ethnolinguistique, étant tous des Québécois francophones, les origines des experts extragouvernementaux sont plus diversifiées. Majoritairement – mais pas

¹⁷ Mentionnons que Fred Knelman est le seul expert étudié dans le cadre de cette thèse qui offre une réflexion sur l'absence des femmes en sciences et en technologie et qui souligne le caractère genré de ce domaine. AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Women and technology », *The Montreal Star*, 12 septembre 1969.

exclusivement – anglophones, ils sont quelques fois nés ailleurs, et leur passage à Montréal n'est parfois que temporaire. Très mobiles, ils investissent des réseaux internationaux, donnent des conférences dans différentes régions du monde, font des séjours dans d'autres universités, comme c'est le cas du Dr David V. Bates et de Fred H. Knelman. Né en Grande-Bretagne en 1922, Bates a d'abord suivi une formation en médecine à l'Université Cambridge. Il travaille ensuite à la fois pour la *St. Bartholomew Hospital* et l'Université de Londres où il est maître de conférence. C'est à cette époque qu'il est témoin du grand smog de Londres de 1952, pendant lequel plus de 4 000 personnes y laissent leur vie¹⁸. En 1956, il quitte Londres pour se joindre à l'Université McGill en tant que professeur de médecine et base son laboratoire de recherche à l'Hôpital Royal Victoria. En 1967, il est nommé président de la Faculté de médecine, un poste qu'il occupe jusqu'à son départ pour Vancouver en 1972, où il est doyen de la Faculté de médecine et où il restera jusqu'à sa retraite en 1987. C'est durant ses années passées à Montréal et à Vancouver qu'il réalise plusieurs recherches épidémiologiques sur la pollution de l'air et qu'il consolide son statut d'expert, voire de pionnier mondial, en ce qui concerne les effets de la pollution de l'air sur les maladies pulmonaires et la santé en général. Tout au long de sa carrière, ses recherches l'amènent également à travailler activement à l'amélioration de la qualité de l'air à Montréal et à Vancouver, comme nous le verrons plus loin dans ce chapitre¹⁹.

Fred H. Knelman n'est pas, lui non plus, originaire de Montréal. Né à Winnipeg en 1919, il poursuit des études en génie chimique à McGill et à l'Université de Londres. Il commence sa carrière comme chargé de cours de génie chimique à l'Université McGill. Il quitte par la suite brièvement le monde universitaire afin de travailler dans

¹⁸ Sur le grand smog de Londres, voir Peter Brinblecombe, *The Big Smoke : A History of Air Pollution in London Since Medieval Times*, Londres, Routledge, 1987, chapitre 8.

¹⁹ Ces données biographiques concernant David Bates sont tirées des archives et des répertoires en ligne des Département de médecine de l'Université McGill et de l'Université de la Colombie-Britannique. Voir <https://www.mcgill.ca/physiology/about-us/departamental-chairs-1872-present> et <https://www.library.ubc.ca/archives/tributes/tribb.html>. Pages web consultées le 9 octobre 2015.

l'industrie alimentaire, où il est responsable du contrôle de la qualité et de la production ainsi que du volet recherche et développement dans diverses industries, pour ensuite travailler à titre de consultant. En 1962, il fait un retour dans le milieu académique comme professeur agrégé à l'Université York à Toronto, puis revient à Montréal à l'Université Sir George Williams²⁰ au *Humanities of Science Department* pour y passer la majeure partie de sa carrière (1968-1984)²¹. Au cours de cette période, il établit des liens avec plusieurs universités et réseaux à l'étranger, qui contribuent à sa reconnaissance internationale. Il se rend ainsi à l'Université de la Californie à Santa Barbara à deux reprises en tant que professeur invité (1973-74 et 1977-78) et agira également, plus tard, à titre de conseiller sur les questions de l'énergie et de l'environnement pour l'État de la Californie (1982). Il consacre également une grande partie de sa carrière à donner des conférences universitaires et publiques au Canada et à l'international, comme aux États-Unis, en Europe, en Australie et en Nouvelle-Zélande²². En 1972, il se rend à Stockholm afin d'assister à la Conférence des Nations unies sur l'environnement humain, un événement qui a par la suite donné lieu aux Sommets de la terre organisés tous les dix ans. Mentionnons aussi qu'il est membre de plusieurs associations professionnelles canadiennes et étrangères, dont l'*International Epidemiological Association*, la *World and Canadian Futures Associations*, la *Canadian Peace Research Association*, la *New York Academy of Sciences*, l'*American* et la *Australia/New Zealand Association for the Advancement of Science*, l'*American Public Health Association*, la *World Future Society*, la *Science and Society Association*, etc²³. Cette implication lui vaut une reconnaissance à l'international, en plus d'être le récipiendaire du *White Owl*

²⁰ L'Université Sir George Williams devient l'Université Concordia en 1974.

²¹ Ce département est parfois désigné comme étant le *Science and Human Affairs Department* dans les sources consultées. AUC, P045, boîte HA 266, dossier C.V., s.d.

²² AUC, P045, boîte HA 266, dossier correspondances 1974-1981.

²³ AUC, P045, boîte HA 266, dossier C.V.

Conservation Award en 1972, un prix décerné à un environnementaliste exceptionnel, ainsi que le *National Research Council Fellowships* et le *World Wildlife Award*²⁴.

Au cours de sa carrière, Knelman s'est particulièrement intéressé aux retombées de la science et de la technologie sur la société et à leur dimension sociale. Cet intérêt débordait largement de son cadre académique, le poussant à s'impliquer dans la communauté en collaborant fréquemment avec les médias, à travailler activement à conscientiser la population au sujet des retombées sociales de la technologie et à collaborer avec des groupes environnementaux militants, comme nous le constaterons dans ce chapitre. À ces égards, Knelman est particulièrement représentatif du courant STS mentionné plus haut, dont il se réclame d'ailleurs lui-même²⁵.

Tous les experts étudiés dans ce chapitre n'ont pas des réseaux aussi étendus que Bates et Knelman et ils n'affichent pas tous la même expérience internationale. C'est à titre de médecin résident de l'Hôpital Notre-Dame et de président de la *Quebec Wildlife Foundation*, par exemple, que Richard Nelson, Montréalais d'origine, s'engagera dans une lutte à la pollution²⁶. De son côté, Tony LeSauter ne cadre pas avec le profil des autres experts extragouvernementaux étudiés ici, puisqu'il occupe un poste d'ingénieur rattaché à la fonction publique, à la Régie des eaux du Québec. Si nous avons décidé de l'inclure dans ce chapitre, c'est que c'est à son titre personnel, et non en tant que représentant du gouvernement provincial, qu'il s'exprime librement dans les journaux sur l'impact environnemental des automobiles

²⁴ *Ibid.* De 1968 à 1995, la compagnie Imperial Tobacco du Canada nomme un jury afin de décerner un *White Owl Conservation Award* à des individus ou groupes qui ont apporté une contribution significative à la conservation au Canada.

²⁵ AUC, P045, boîte HA 266, dossier C.V., lettre de Fred Knelman au Professeur William Melody du Department of Communication Studies, Simon Fraser University, 6 mars 1979.

²⁶ AVM, VM6-D808-3, Derek Hill, « Pollution, overpopulation threat seen biggest danger to mankind » *The Gazette*, 11 février 1970; Jean Desrochers, « La pollution et notre santé: 'Chaque décision doit tenir compte de l'homme, de son environnement' », *La Presse*, 3 juillet 1970.

et sur la pollution de l'air en général. Tout comme Knelman, il est également lauréat d'un *White Owl Conservation Award* au courant de l'année 1972²⁷.

Par ailleurs, alors que les experts fonctionnaires étudiés au dernier chapitre ont véhiculé une conception étroite du risque environnemental de l'automobile et se sont surtout attardés au contexte local, tant concernant les données sur la pollution à Montréal que sur des moyens locaux de la contrôler, l'analyse des experts extragouvernementaux dans ce chapitre doit rendre compte du jeu d'échelle constant qui caractérise leur discours. Il existe en effet un décalage entre leurs préoccupations et influences internationales quant à la pollution et les particularités du contexte montréalais auxquelles ils sont exposés et avec lesquelles ils doivent composer. D'une part, ces experts participent à une « internationalisation » du discours sur l'impact environnemental de l'automobile et la pollution. Cumulant les expériences internationales, actifs dans des réseaux étrangers et témoins de phénomènes de pollution similaires d'une ville à l'autre, ces experts soulignent très peu le caractère unique du cas montréalais en ce qui concerne la pollution. Ainsi, si leurs observations concernent Montréal, elles pourraient tout aussi bien s'appliquer à Toronto, à New York, ou encore à n'importe quel centre urbain où l'automobile privée est le principal moyen de transport²⁸. Cette internationalisation du discours des experts sert précisément leur propos. Au-delà des conséquences potentielles de ces risques sur la ville, la province ou le pays, c'est leurs impacts globaux, à l'échelle mondiale, qui sont soulignés et craints. Comme l'affirme le Dr Bates, les gaz d'échappement des automobiles, comme toute pollution, constituent un problème international, puisqu'ils ne reconnaissent pas les frontières et voyagent « à des distances incroyables... »²⁹. Dès lors, si la Ville de Montréal constitue la cible de leur propos, elle n'est pas

²⁷ AVM, VM6-D808-3, Norman Pascoe, « Breathing a bit easier », *The Montreal Star*, 25 janvier 1972.

²⁸ Une exception à cette tendance concerne certains facteurs météorologiques locaux qui ont une influence majeure sur l'incidence de phénomènes de pollution, comme le smog à Los Angeles.

²⁹ AVM, VM6-D808-3, « Si Montréal ne contrôle sa pollution, le milieu risque de devenir invivable - le prof. Bates », *La Presse*, 22 novembre 1968.

considérée comme un milieu séparé du reste du monde et sa pollution, comme toute pollution, est vue comme un enjeu international, tant en ce qui concerne ses caractéristiques que ses répercussions.

Plus encore, ces experts semblent prompts à associer la pollution automobile ainsi que toute autre source de pollution à d'autres enjeux environnementaux qui ne revêtent pourtant aucune acuité particulière à Montréal, comme la surpopulation, la menace nucléaire et les dangers que posent les innovations chimiques et biologiques comme les pesticides, afin de mettre en exergue l'étendue de la crise écologique mondiale³⁰. À cet égard, l'automobile est souvent pointée du doigt et dénoncée par les experts extragouvernementaux en raison de l'importance de son impact environnemental, mais elle constitue rarement leur seule cible et s'imbrique plutôt dans une série de préoccupations environnementales. La vision écologiste du monde telle que propagée par Rachel Carson, qui souligne l'impact global des problèmes environnementaux et l'interconnectivité de différents enjeux environnementaux, est ainsi largement véhiculée par ces experts.

Il est également possible que les origines diversifiées de certains experts étudiés dans ce chapitre, combinées à l'échelle planétaire de leurs inquiétudes, contribuent à expliquer leur rare prise de position concernant certains mouvements sociaux comme le nationalisme, pourtant omniprésents sur la scène québécoise durant les années 1960 et 1970. C'est du moins le cas pour Knelman, qui espère que des préoccupations comme le mouvement nationaliste n'éclipseront pas l'urgence d'agir en matière de pollution et pour qui « the politics of pollution transcend the politics of partisanship, interpersonal, intergroup or international »³¹. Pour plusieurs des experts au centre de

³⁰ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Social murder: The politics of pollution », 1970.

³¹ AVM, VM6-D808-3, Dan Levinson, « Citizens form organization for all-out pollution battle », *The Gazette*, 26 mars 1970 ; AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences

ce chapitre, la nationalité, tout comme d'autres marqueurs identitaires générateurs de conflits, doit s'effacer derrière la menace écologique mondiale, qui offre aux citoyens du monde « a new base of human co-operation and a new unifying principle, creating the possibility of a global morality and a new planetary politics »³². Dans cette optique, Knelman insiste, dans une conférence donnée à Stockholm, sur les liens et la menace commune qui unissent tous les citoyens du monde en s'adressant à son auditoire comme des « fellow travellers on spaceship earth »³³. Cette volonté de placer les enjeux environnementaux au-dessus des questions nationales et partisanes n'empêche toutefois pas Knelman de miser sur une politisation nationale de ces enjeux environnementaux afin d'en arriver à une prise en charge adéquate de leurs conséquences, comme nous le verrons plus loin.

À plusieurs autres égards, toutefois, les experts extragouvernementaux font preuve d'une grande préoccupation envers le contexte montréalais local et ses spécificités, remettant ainsi en question la dimension délocalisée présente dans leur discours. Par exemple, plusieurs d'entre eux partagent la conviction que la pollution de l'air ne reconnaît pas les frontières et qu'il s'agit d'un problème mondial d'un côté, tout en soulignant d'un autre côté l'importance d'agir à Montréal, car la qualité de l'air y serait une des pires en Amérique du Nord³⁴. Toutefois, comme nous le verrons, c'est surtout dans les solutions qu'ils proposent afin de contrôler le risque environnemental

and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Social murder: The politics of pollution », 1970.

³² *Ibid.*

³³ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section A, Report of National Conference Ecology and Responsibility, Château Laurier, Ottawa, 12-14 octobre 1970, p. 4.

³⁴ Par exemple, en 1964, les propos du météorologue Bernard Power de la Weather Engineering Corporation du Canada sont rapportés dans un article de journal : « Montreal has the distinction of owning the filthiest air in Canada and rates with the worst in the United States ». AVM, VM6-D808-3, « 'Filthiest in Canada': City Air Foul, Expert Reports », *The Montreal Star*, 19 juin 1964. Voir aussi les propos du météorologue montréalais Peter Summers dans l'article de J.-Y. Bégin, « Pourquoi construire un métro ou des gratte-ciel ? En 1980, les Montréalais seront empoisonnés par l'air pollué », *Le Petit Journal*, semaine du 26 novembre 1961.

de l'automobile, qui passent par une meilleure prise en charge des enjeux environnementaux par les gouvernements et leur ouverture à une plus grande inclusion des citoyens dans les processus décisionnels concernant l'environnement, que leur discours prend résolument une dimension locale, en s'attaquant au déficit démocratique de la société montréalaise.

L'importance du contexte local dans le discours de ces experts transparait également dans la manifestation des clivages ethnolinguistiques entre francophones et anglophones, qui caractérisent traditionnellement l'histoire montréalaise. D'une part, si le mouvement nationaliste omniprésent sur la scène publique québécoise au tournant des années 1970 ne semble pas avoir affecté le discours d'experts anglophones comme Knelman et Bates, cette conclusion s'applique moins aux experts francophones étudiés dans ce chapitre. En effet, certains d'entre eux ont plutôt cherché à réunir les groupes antipollution en un mouvement francophone unique à l'échelle de la province qui épouserait l'identité québécoise, articulant ainsi la lutte à la pollution à des enjeux nationaux.

D'autre part, les clivages ethnolinguistiques caractérisant Montréal sont également perceptibles dans le traitement que les médias réservent à certains experts. Ainsi, Knelman, qui comme nous le verrons véhicule le discours le plus radical, à la fois à l'égard de la pollution automobile que des critiques qu'il adresse aux gouvernements, bénéficie d'un accueil particulièrement favorable dans les journaux anglophones. Dans un contexte où la minorité anglophone de Montréal voit sa supériorité économique et sa puissance s'effriter dans la ville au profit de la majorité francophone, il n'est effectivement pas surprenant que les journaux anglophones, comme *The Gazette* et *The Montreal Star*, se montrent ouverts à retransmettre le discours critique de Knelman à l'égard des gouvernements municipal et provincial. Ce faisant, ces journaux participent au débat d'esprit affirmant que les anglophones

seraient « assiégés » par un État francophone et opprimant, de même qu'ils défendent leurs intérêts en revendiquant les privilèges de leur communauté minoritaire³⁵.

Une autre différence marquée entre les experts fonctionnaires et extragouvernementaux réside dans les contraintes inhérentes à leur cadre de travail et à leurs statuts. Rappelons que les experts de la fonction publique sont soumis à différentes contraintes qui transparaissent largement dans leur conception des risques environnementaux de l'automobile et des moyens à prendre afin de les contrôler. Ces contraintes découlent notamment de leur préoccupation envers l'efficacité, l'économie de coûts et la faisabilité, mais elles proviennent également des autorités politiques, puisque les fonctionnaires doivent se soumettre aux lignes de parti et aux cadres législatifs qui leur sont imposés. Si les experts extragouvernementaux ne sont pas sous l'autorité des gouvernements, ils ne sont toutefois pas libres de contraintes. Mentionnons par exemple celles reliées au milieu scientifique. Ainsi, certains experts peuvent craindre que prendre position publiquement puisse contribuer à politiser et à discréditer les résultats scientifiques de leurs recherches³⁶. D'autres contraintes proviennent également du monde académique et institutionnel dans lequel ces experts travaillent. En effet, lorsqu'ils se prononcent publiquement sur différents enjeux dans les médias, ils sont toujours présentés avec leurs affiliations. Cette appartenance leur confère une certaine légitimité, mais les contraint également : même s'ils s'expriment en leur propre nom, leurs opinions sont néanmoins susceptibles d'être associées à l'institution à laquelle ils appartiennent. Ce faisant, ces experts acceptent ces contraintes et partagent leurs opinions scientifiques dans un ton nuancé, même s'ils soulignent parfois l'urgence d'agir face à certains enjeux environnementaux. C'est le cas du Dr Bates, qui met également en garde contre l'impact médiatique que peuvent avoir les déclarations des experts, dont les propos alarmistes peuvent être mal cités ou encore obtenir une visibilité démesurée afin de nourrir le sensationnalisme des

³⁵ Marc Levine, *La reconquête de Montréal*, Montréal, VLB Éditeur, 1997, p. 352.

³⁶ Nickerson, « Taking a Stand », p. 77, 79.

médias. En revanche, nous verrons comment d'autres experts, notamment Knelman, tentent de repousser ces contraintes associées à l'université, une institution qui est grandement critiquée à cette époque comme outil de contrôle social³⁷. Knelman véhicule ainsi une conception plus alarmiste des risques environnementaux, adopte une position plus critique à l'égard des gouvernements et formule une réponse plus sévère face à ces risques. Ces deux différentes façons de vivre les contraintes imposées par leur contexte de travail témoignent de leurs conceptions différentes de l'expertise et du rôle que doivent assumer les experts sur la scène publique, et expliquent en partie le décalage entre leurs discours.

Ces différences marquées entre le profil des experts de la fonction publique et celui des experts du monde académique posent la question des conflits qui ont pu surgir entre les deux groupes. Sans surprise, les experts étudiés dans ce chapitre se montrent majoritairement critiques face à l'approche des gouvernements, qu'ils considèrent comme trop étroite, peu efficace et minimisant les risques de la pollution automobile. Notons toutefois que malgré ces tensions et critiques, la coopération et les échanges entre les experts de la fonction publique et ceux issus du monde académique ne sont pas rares, malgré leurs approches différentes. Jean Marier, par exemple, entretient au fil des années une collaboration importante avec le Dr Bates et demeure également en contact avec Knelman³⁸.

³⁷ Voir Michel Foucault, *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975.

³⁸ Marier et d'autres experts, particulièrement Bates, échangent régulièrement des informations et restent en contact. Ainsi Bates tient à remercier Marier dans la préface de son livre *A Citizen's Guide to Air Pollution*, « for the many interesting and informative discussions we have had over the past six years on air pollution and its control ». David V. Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, Montréal et Kingston, McGill & Queen's University Press, 1972, introduction. Knelman répond également positivement à une invitation lancée par Marier pour parler à Montebello lors d'une conférence sur la pollution réunissant les sections ontarienne et québécoise de la *Air Pollution Control Association* à Montebello le 22 septembre 1970. AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section D, lettre de Jean Marier à Fred Knelman, 15 juillet 1970.

3.2 Le discours critique des experts

3.2.1 « Choice between Automobile and Survival »³⁹ : discours alarmiste sur l'impact environnemental de l'automobile

Quels discours ces experts extragouvernementaux ont-ils tenus au sujet des risques environnementaux de l'automobile ? Quelle conception en ont-ils véhiculée ? Mentionnons d'abord qu'à de nombreux égards, le discours des experts extragouvernementaux présente des caractéristiques semblables au modèle théorique de la société du risque décrit par Beck, à commencer par une préoccupation constante envers le futur. Rapportés dans les journaux, les propos d'experts venant de Montréal et d'ailleurs en Amérique du Nord comprennent fréquemment des prédictions catastrophiques quant aux risques globaux de la pollution de l'air. Le plus souvent, ces prédictions sont investies d'une certaine force sociale du fait qu'elles reposent sur la projection dans l'avenir de dangers déjà perceptibles dans le présent, à l'instar de ce que Beck souligne dans la société du risque⁴⁰. Ainsi, le journal *Le Droit* rapporte en 1969 les propos du professeur Gordon Vichert, de l'Université McMaster en Ontario, qui n'hésite pas à affirmer lors d'une assemblée organisée par le *Total Environmental Rehabilitation* que « nous serons tous morts en l'an 2000 si la pollution de l'eau et de l'air se poursuit au rythme actuel [...] La race humaine est en voie de disparition. Ce n'est plus qu'une question de temps ». Selon Vichert, ce processus de destruction est même déjà en marche: « l'homme est déjà en train de subir les contrecoups de cette pollution de l'air, l'homme est déjà en train d'être déformé et rabougri par notre atmosphère et, ici et là, nous sommes déjà en train de mourir », affirme-t-il, citant des maladies de plus en plus fréquentes comme le cancer

³⁹ Cette citation est tirée du titre d'un article de journal. AVM, VM6-D808-3, George Getze, « Choice Between Automobile and Survival: Extinction of Human Race Predicted Unless Action is Taken to Curb Air Pollution », *The Montreal Star*, 14 décembre 1966.

⁴⁰ Beck, *La société du risque*, p. 60-61.

des poumons⁴¹. Dans le quotidien *La Presse*, on peut lire que l'ingénieur J. E. Zajioc, professeur de génie bio-chimique à la *University of Western Ontario*, voit lui également dans le niveau de pollution atmosphérique de 1968 un présage de la dégradation dramatique des conditions de la qualité de l'air dans un avenir rapproché. Il interprète en effet le « smog qui s'installe insidieusement » au-dessus des villes comme étant une préfiguration des conditions d'existence dans les grandes villes de l'avenir lorsque leurs habitants devront porter de véritables masques à gaz pour se rendre au travail⁴².

Tant pour les experts montréalais que pour ceux d'ailleurs dont les propos sont repris dans les journaux de la ville, l'automobile et sa contribution à la pollution de l'air tiennent une place de choix dans ce discours alarmiste. Plusieurs experts pensent ainsi comme Bernard Power, ingénieur et président de la *Weather Engineering Corporation*, qui déclare que « motor vehicles are the worst offender and are responsible for 51 per cent of the pollution. At times there are as many as 800,000 cars on Montreal streets »⁴³. Physiquement impossible à éviter dans les villes, l'automobile constitue en effet la source la plus visible de la pollution de l'air en milieu urbain et en devient le symbole, représentant du même coup un enjeu crucial pour la survie de l'humanité aux yeux de quelques experts. Dans un article intitulé « Choice between automobile and survival: extinction of human race predicted unless action is taken to curb air pollution » paru dans le journal *The Montreal Star* en 1966, le météorologue américain Morris Neiburger indique ainsi que la dépendance massive des Nord-Américains à leurs automobiles pour leurs déplacements pourrait leur être fatale dans l'avenir et que le jour où il faudrait les échanger contre tout espoir de survie n'est pas si loin. Il questionne également la pertinence de laisser les voitures circuler librement et suggère de les bannir des villes, tout en laissant entendre que de

⁴¹ AVM, VM6-D808-3, « Le professeur Vichert: La pollution de l'eau et de l'air causeront la mort de la race humaine », *Le Droit*, 1er avril 1969.

⁴² AVM, VM6-D808-3, Cyrille Felteau, « Poussières sur la ville », *La Presse*, 24 février 1968.

⁴³ AVM, VM6-D808-3, « Air pollution report: Everybody's problem », *The Gazette*, 22 octobre 1968.

telles mesures draconiennes devront être de plus en plus fréquentes dans l'avenir, sans quoi « the atmosphere will grow more and more polluted until, a century from now, it will be too poisonous to allow human life to survive »⁴⁴. Un an auparavant, le journal *La Presse* rapportait le même scénario catastrophique prédit par Neiburger dans un article intitulé « Périrons-nous enfumés ? ». À cette occasion, le météorologue s'inquiétait plus particulièrement de la reproduction du modèle nord-américain de la dépendance aux automobiles dans d'autres parties du monde : « M. Neiburger en veut tout particulièrement au moteur à combustion interne. À son avis, c'est lui le grand responsable de l'empoisonnement progressif de l'atmosphère dans les villes où, de plus en plus, les gens sont appelés à vivre. Il entrevoit avec frayeur le jour où les 800 millions - ou le milliard et plus - de Chinois posséderont chacun leur automobile »⁴⁵.

Une des critiques les plus pessimistes au sujet de l'automobile et de l'urgence d'agir face à son impact environnemental provient de l'ingénieur Fred Knelman, qui, à l'instar de plusieurs experts, identifie les véhicules à moteur comme étant une des sources majeures de pollution atmosphérique à Montréal. Or, pour Knelman, l'automobile n'est pas qu'une cause de la pollution de l'air. Sous son regard, elle devient également l'objet d'une critique environnementale globale, un puissant symbole qui canalise toutes les conséquences environnementales, sociales et économiques d'une utilisation abusive de la technologie et qui plongera l'humanité dans une crise si la dépendance des sociétés à son égard n'est pas revue :

Pollution is only a small part of the total environmental impact. The health hazards of auto emissions have not been thoroughly assessed or objectively proved but risk indications are powerful, with little account paid to synergism, i.e. multiple effects or fall-out.

⁴⁴ AVM, VM6-D808-3, George Getze, « Choice Between Automobile and Survival: Extinction of Human Race Predicted Unless Action is Taken to Curb Air Pollution », *The Montreal Star*, 14 décembre 1966.

⁴⁵ AVM, VM6-D808-3, « Périrons-nous enfumés ? », *La Presse*, 25 août 1965.

While pollution abatement per se is, in part, positive, it does not come to grips with the automobile's enormous impact on the total environment, or on resource depletion, or on its full social costs including urban pathology, stress, physical health, accidents, deaths, property damage, etc. In any case, legislation for emission levels on new autos tends to be almost meaningless if we judge average effects of a mix of new and old cars, the unreality of test standards, the impossibility of efficient enforcement and the fact that a large increase in auto populations will wipe out gains in emissions per auto. We need birth control for autos. With uncontrolled automobile population growth, in time, a delayed crisis will be reached where even lowered emissions per auto will lead to an increase in gross pollution, due do the population factor.

The automobile is crammed with dis-benefits and counter-productive effects. Average speeds in the inner cities are eight miles per hour, and this is for vehicles designed to run at 100 mph, and operate at maximum efficiency at 70 miles per hour.

Moreover, freeways have proven counter-productive, as automobile populations tend to expand as fast as space is made available to them. The net effect is increased congestion and bigger jams. The real social costs of automobiles include huge hidden social subsidies.

[...] The total social costs of social dis-benefits of the automobile are staggering. [...] The health and property damage is enormous and this does not include the still unproven impact of automobile pollution on human health and human stress.

It has now been reliably estimated that the true costs of driving an automobile in the major urban center is about \$1 per mile in the city at peak times, the major portion of which represents social costs, i.e. thus paid not by the individual owner, but by society as a whole. This would more than pay for a clean, efficient mass transit system for all the major urban centers in the U.S. and enable a bonus to be paid to each traveller. We can link the automobile with two other great technologies - petroleum and highways - since they are so intimately connected into a huge powerful industrial complex. [...] Like other viable areas of technology, automobile populations are increasing exponentially at rates higher than human population growth so that autos per capita are also increasing⁴⁶.

⁴⁶ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Birth control for autos », *The Montreal Star*, 28 avril 1973.

En plus de dénoncer les impacts environnementaux, sociaux et économiques néfastes du tout-à-l'automobile, Knelman veut aussi provoquer une réflexion sur les conséquences dramatiques de la technologie, du progrès et du système de valeurs qui les sous-tendent. Ainsi, selon l'ingénieur, la technologie dans son ensemble et la pollution sont inextricablement liées, la pollution étant « in all its aspects the prime example of technological backlash »⁴⁷. À l'instar de Knelman, d'autres experts considèrent également l'automobile comme un point d'entrée par lequel aborder l'importance de contrôler le progrès technologique. Citant l'impact du nombre croissant d'automobiles dans la ville, le Dr Richard Nelson étend son propos à une échelle plus large et prévient que :

pollution and over-population will soon destroy mankind unless there is an immediate effort to place human values ahead of material and economic considerations [...] The whole world system at present is bent toward technological progress. Things are being made to grow for the sake of growing, to make more money without considering the long term needs of man [...] This progress is accompanied by polluting the air, water and soil - all essential parts of the life cycle⁴⁸.

Au-delà de ses conséquences environnementales, les impacts sociaux indirects de ce « growth syndrome » sont également cités. Nelson déplore, par exemple, que pendant que la priorité est accordée aux développements technologiques dans la société, qui doublent chaque décennie, peu de progrès soit accompli concernant les institutions sociales visant le maintien de la paix, la distribution de nourriture, le contrôle de la population et de la pollution⁴⁹.

⁴⁷ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Canadian Initiatives for Survival ». Ce texte est tiré d'une conférence donnée en Europe par Knelman dans le cadre de sa participation à la Conférence de Stockholm sur l'environnement en juin 1972.

⁴⁸ AVM, VM6-D808-3, Derek Hill, « Pollution, overpopulation threat seen biggest danger to mankind », *The Gazette*, 11 février 1970.

⁴⁹ *Ibid.*

Contrairement au discours des experts de la fonction publique, ces experts extragouvernementaux ne tendent donc pas à afficher la même retenue dans leur évaluation de l'impact environnemental de l'automobile, notamment en ce qui concerne la pollution de l'air. Ce contraste est particulièrement mis en évidence par les diagnostics posés par les deux types d'experts sur l'impact de la pollution de l'air sur la santé humaine. Si l'identification des effets directs (troubles de la vision, de l'audition, diminution de la capacité de jugement, lenteur des réflexes) et surtout indirects (plusieurs maladies respiratoires, pulmonaires et cardiaques, dont le cancer des poumons) reste la même, l'évocation de ces effets chez les experts extragouvernementaux s'accompagne toutefois d'une interprétation alarmiste qui n'est pas présente chez les fonctionnaires. Ces experts sont ainsi plus prompts à relier ces affections à des complications beaucoup plus graves, voire la mort. De même, ils n'hésitent pas à considérer que cette mort est évitable puisqu'elle découle des choix sociaux, politiques et économiques qui ont permis au problème de la pollution de s'aggraver, comme l'évoquent dramatiquement les propos de Knelman : « Pollution is killing people in our cities but with our characteristic avoidance of responsibility we treat this as statistical death. It is really a social murder »⁵⁰. Si les statistiques restent des chiffres objectifs, leur interprétation est loin de l'être, de même que l'évaluation du taux limite de polluant à ne pas dépasser ou des conséquences de la pollution. Cette différence d'interprétation des faits observables entre les deux types d'experts montre bien l'importance du contexte de travail dans les diagnostics qu'ils posent sur l'impact environnemental de l'automobile, de même qu'elle reflète leurs différents systèmes de valeurs et parfois une forte prise de position qui nuance à bien des égards l'objectivité de ces experts.

Malgré l'existence de ce discours alarmiste à l'égard de l'automobile et de son impact environnemental, d'autres experts se montrent plus modérés dans leur évaluation de

⁵⁰ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondances and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Social murder: The politics of pollution », 1970.

la situation et présentent les faits de manière à les mettre en perspective, comme c'est le cas avec le Dr David Bates. Ainsi, dans son livre *A Citizen's Guide to Air Pollution*, il souligne l'impact environnemental extrêmement nocif des automobiles en milieu urbain, tout en affirmant que les inquiétudes à l'égard de l'accumulation de monoxyde de carbone dû aux automobiles et la menace d'une asphyxie générale de l'humanité à long terme sont des « non-problèmes »⁵¹. En effet, Bates s'appuie sur de nombreuses études sur l'observation du niveau de monoxyde de carbone des dernières décennies afin d'affirmer que malgré les émissions croissantes de ce polluant, il n'y a pas eu d'accumulation majeure dans l'atmosphère, principalement en raison des propriétés absorbantes du sol. À l'opposé, il identifie l'augmentation spectaculaire des concentrations de plomb provenant majoritairement de l'automobile comme étant un réel problème, dont les conséquences encore méconnues pourraient être potentiellement irréversibles si ces concentrations continuaient de s'accumuler⁵². Cette position nuancée lui permet d'émettre une opinion moins alarmiste à l'égard de l'automobile que ses collègues :

For this reason the automobile, although an admitted hazard in a city with high traffic density, static wind conditions, and bright sunlight, is from many points of view an efficient and environmentally acceptable vehicle for long-distance travel.

With the sole exception of particulate lead emission, the automobile, if it can be made safer, does represent a completely acceptable method of transportation across the countryside. Therefore, the wholesale condemnation of the gasoline engine is misplaced. It is urgently necessary to redesign the automobile for city driving or to develop within cities new methods of transportation which do not involve the gasoline engine. But, although this may be freely admitted and urged, both the gasoline engine and the diesel

⁵¹ Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, p. 18, 87-88.

⁵² Sur la conscientisation quant aux dangers de l'augmentation des concentrations du plomb dans la nature et les luttes juridiques que cela a entraînées, voir Lydia Denworth, *Toxic Truth : A Scientist, A Doctor, and the Battle over Lead*, Beacon Press, Boston, 2009.

engine will likely remain acceptable and efficient methods of transportation for long distances⁵³.

Bates affirme donc que les automobiles constituent une source de pollution qu'il faut contrôler essentiellement en raison de leur haute densité et de la circulation en milieu urbain, alors que cette nuance est moins présente dans le discours d'autres experts. Ainsi, en affirmant que « uncritical denunciations of the automobile for all purposes are unhelpful, as is an unwillingness to concede that congestion of contemporary vehicles in a city with high sunlight intensity and relatively little air movement is justifiably a cause of concern », Bates se positionne consciemment entre des experts plus radicaux comme Knelman, dont les prédictions catastrophiques peu nuancées sont susceptibles d'entretenir un sentiment d'angoisse et de peur dans la population, et des fonctionnaires qui cherchent à minimiser les risques de la pollution automobile selon lui⁵⁴.

Par ailleurs, Bates dénonce également la propension des médias à favoriser un discours alarmiste en mettant l'accent sur une seule statistique ou une brève d'information et à les présenter de manière exagérée, voire fautive, afin de souligner leur caractère dramatique. Dès lors, n'importe quel expert avançant un lien entre le cancer des poumons ou la mortalité infantile avec la qualité de l'air se voit garantir la manchette d'un journal, une entrevue à la télévision ou sur n'importe quelle autre tribune publique, alors que peu d'attention est accordée à la démonstration scientifique derrière ces déclarations⁵⁵. Cette critique de Bates, si elle n'invalide pas la présence d'un discours alarmiste au sujet de l'impact environnemental de l'automobile chez les experts extragouvernementaux, permet tout de même d'y ajouter un bémol en soulignant l'important rôle joué par les médias dans la transmission de ce discours.

⁵³ Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, p. 97-98.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 18.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 79.

Malgré ces nuances apportées par Bates, on constate que la conception des risques environnementaux de l'automobile véhiculée par ces experts s'apparente à celles correspondant à la société du risque, telle que décrite par Beck. Contrairement aux fonctionnaires étudiés au chapitre précédent, ces experts non gouvernementaux déclarent que la société s'apprête à franchir un point de non-retour, où les risques environnementaux et technologiques seraient omniprésents d'une part, et d'une ampleur sans précédent, voire trop vastes pour être prévenus ou calculés d'autre part⁵⁶.

On peut également questionner les fondements de ce discours expert alarmiste. Est-il basé sur des résultats de recherches et fondé sur la conviction rationnelle que la crise écologique puisse entraîner la faillite de l'humanité dans un avenir rapproché ? S'agit-il plutôt d'une stratégie de la part des experts afin d'accroître leur exposition dans les médias et leur pouvoir d'influence dans la société ? Rappelons que selon la théorie culturelle du risque de Mary Douglas, les groupes se situant en marge de la société, comme ces experts extragouvernementaux qui cherchent à provoquer la prise en charge de nouveaux risques et à modifier les systèmes de valeurs dominants dans la société, ont tout intérêt à insister sur les dangers qui menacent la société. C'est en effet de cette façon qu'ils peuvent mousser le soutien à leur cause et ainsi augmenter leur rapport de force face aux institutions centrales comme les gouvernements⁵⁷. S'il est impossible de déterminer avec certitude la part de croyance et de stratégie derrière la rhétorique alarmiste des experts extragouvernementaux, on peut certainement conclure que les deux ont contribué à nourrir leur discours.

⁵⁶ Ulrich Beck, « World Risk Society as Cosmopolitan Society ? Ecological Questions in a Framework of Manufactured Uncertainties », *Theory, Culture & Society*, vol. 13, no 4 (1996), p. 11.

⁵⁷ Mary Douglas et Aaron Wildavsky, *Risk and Culture. An Essay on the Selection of Technical and Environmental Dangers*, Berkeley, University of California Press, 1982, p. 121.

3.2.2 Regard critique des experts sur les gouvernements

Les experts extragouvernementaux se montrent ainsi considérablement plus critiques et alarmistes envers les risques associés à l'impact environnemental de l'automobile que les experts fonctionnaires. C'est toutefois au niveau des critiques dirigées envers les gouvernements que le contexte de travail semble avoir la plus grande influence entre les deux types d'experts. En effet, même si leur attachement au milieu universitaire et institutionnel s'accompagne généralement d'un respect pour certaines conventions, les experts non gouvernementaux restent moins contraints par les autorités politiques que leurs homologues fonctionnaires et disposent de la distance nécessaire afin de poser un regard critique sur leur attitude à l'égard des risques environnementaux de l'automobile. Ainsi, ils ne dénoncent pas seulement ces risques : ils critiquent également les institutions et les gouvernements qui les permettent, qui en sont tenus les premiers responsables.

C'est d'abord l'inaction que l'on reproche au gouvernement. Ainsi, dès 1965, à une époque où le gouvernement fédéral considère toujours que la pollution relève de la juridiction provinciale, le Dr Bates déplore ce refus du fédéral d'assumer une responsabilité sur le dossier de la pollution atmosphérique. « La pollution de l'air est un problème national », affirme-t-il, « et il doit être réglé à l'échelle de la nation tout entière. Je ne comprends pas qu'on ait regardé, par exemple, le problème du thalidomide comme étant du ressort fédéral et pas celui de la pollution de l'air »⁵⁸. Par ailleurs, même lorsque les gouvernements commencent à s'occuper de la pollution, ils se font accuser – notamment par Knelman – de faire du « tokenism », c'est-à-dire d'intégrer la lutte à la pollution dans leur discours afin de bien paraître, tout en évitant de passer à l'action. C'est cette popularité passagère, qui débouche sur

⁵⁸ AVM, VM6-D808-3, « La pollution de l'air est un péril national », *Perspectives*, no 37, 11 septembre 1965.

peu de mesures concrètes, que Knelman identifie comme étant le « pollution bandwagon », tel qu'évoqué au chapitre précédent⁵⁹.

D'autres experts, qui sont beaucoup moins présents que Bates et Knelman sur la scène publique, utilisent les tribunes à leur disposition afin de dénoncer l'inaction du gouvernement. C'est le cas du médecin Maurice Babineau, qui écrit au journal *The Gazette* une lettre ouverte intitulée « Action not talk needed on pollution » en 1971 afin de souligner l'urgence de mettre fin aux paroles et de passer à l'action:

We have the scientific knowledge to overcome the problem of pollution. Our life style need not to change in any major way to achieve good conditions once again. I don't accept the premise that this is the price of progress.

We have two (or three) groups of people; one in Quebec city and one in Ottawa as well as the many municipal governments who should be doing something constructive. It's about time they did something beside talk.

[...] Enough speeches, enough desperate cries, enough frustration, enough destruction. How long must we contemplate, examine, and temporize ?

[...] Is mine just one more voice crying in the polluted wilderness ? It's time our legislators began to do something active and constructive regardless of whose toes must be stepped on. Let's not form another committee to investigate the known. Enough, already⁶⁰.

Les structures administratives – divisions, sections ou comités – mises sur pied par les gouvernements et consacrées à la pollution de l'air, survolées dans le chapitre précédent, ne sont pas épargnées. À ce sujet, Knelman leur reproche de générer des bureaucraties coûteuses et inefficaces. Inefficaces, d'une part, parce qu'il considère qu'elles emploient beaucoup de personnel et débouchent la plupart du temps sur la

⁵⁹ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section A, Fred H. Knelman, « The Chemical Engineer and the Technological Order », Department of Humanities of Science, Sir George Williams University, s.d.; Fred H. Knelman, « Canadian Initiatives for Survival », conférence donnée à Stockholm, juin 1972.

⁶⁰ AVM, VM6-D808-3, « Action not talk needed on pollution », lettre à l'éditeur, *The Gazette*, 22 février 1971.

conclusion que davantage de données soient nécessaires avant d'agir. Mais aussi, d'autre part, parce qu'elles ne font pas le poids face aux impératifs économiques jugés prioritaires au sein d'un même gouvernement⁶¹. En témoigne le combat du ministère fédéral de l'Environnement afin d'exiger des normes d'émissions plus sévères pour les automobiles, tel qu'évoqué au dernier chapitre, perdu devant la suprématie des considérations économiques des autres ministères.

Cette prédominance des intérêts économiques dans les décisions politiques est d'ailleurs une autre source de critiques que les experts formulent aux gouvernements. Knelman reproche ainsi aux gouvernements d'être soumis à la logique capitaliste : « Everything is predicated on expansion without limitation. Economic imperatives win hands down and political decisions are merely the rubber stamping of the imperatives »⁶². Plus que la recherche de profits, des experts comme Knelman dénoncent la trop grande proximité du gouvernement avec la grande industrie et les puissants lobbys qui la protègent. À Montréal, par exemple, il va jusqu'à affirmer que la ville « seems to be owned by the developers, the builders, and the speculators », tant l'administration municipale n'a jamais remis en question le pouvoir des promoteurs privés et les valeurs capitalistes menant à la croissance urbaine incontrôlée et provoquant la pollution, la congestion automobile, la poussière, la pauvreté⁶³. Ce type de discours est loin d'être rare, la collusion entre les

⁶¹ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section A, Fred H. Knelman, « Decisions, decisions - a policy for survival », *Alternatives*, août 1971.

⁶² AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Betty Palik, « Concern for environment dominates two women's meetings », *The Gazette*, s.d.

⁶³ AVM, VM6-D808-3, Fred Knelman, « Pollution, poverty. Montreal is labelled 'most degraded' urban center », *The Gazette*, 6 novembre 1974. Dimitri Anastakis a lui également souligné la proximité entre l'industrie automobile et pétrolière et le gouvernement dans son article sur l'établissement de normes d'émissions pour les voitures au Canada. Il affirme ainsi que les positions du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, qui devait se prononcer sur l'établissement de normes d'émissions des voitures neuves, reflétaient largement ses liens étroits avec l'industrie automobile et pétrolière, qui ne souhaitait pas adopter des normes sévères. Le ministère s'est ainsi montré en faveur de normes canadiennes qui seraient beaucoup moins sévères que celles en vigueur aux États-Unis, et a

gouvernements et la grande industrie étant une pratique fréquemment évoquée lorsqu'il est question de controverses environnementales⁶⁴. Hormis le cas de Knelman, ce type de critiques, qui emprunte parfois la rhétorique d'un discours anticapitaliste, est toutefois beaucoup moins présent chez les experts extragouvernementaux qu'il ne l'est chez les groupes environnementaux et citoyens faisant la lutte à la pollution automobile.

Si cette proximité entre les gouvernements et la grande industrie est décriée par des experts comme Knelman, mentionnons toutefois que le lobbying de certaines compagnies privées afin d'empêcher les autorités politiques de légiférer sur les questions environnementales est également accompagné par des avis d'experts rattachés à ces compagnies. C'est le cas, par exemple, en 1973 et 1974, lorsque le tout premier ministre canadien de l'Environnement, Jack Davis, tente d'imposer l'essence sans plomb aux compagnies pétrolières. À cette occasion, le président de l'Association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien, définitivement plus dévoué aux intérêts des compagnies de pétrole qu'à ceux de l'environnement, ainsi que la compagnie Shell Canada, s'appuient sur des statistiques et des études de leurs experts afin de tenter de dissuader Davis d'aller de l'avant. Ils affirment qu'il n'est ni nécessaire d'imposer la réduction du plomb dans l'essence, ni prudent de se fier aux études américaines sur la nocivité du plomb, et que cette mesure leur provoquerait un fardeau économique injustifié⁶⁵. Si Davis va de l'avant

réussi à offrir l'opportunité à toutes les « personnes intéressées », ce qui comprend les fabricants d'automobiles et les compagnies de pétrole, afin de se prononcer sur l'établissement de ces normes. Dimitry Anastakis, « A 'War on Pollution': Canadian Responses to the Automotive Emissions Problem, 1970-80, *The Canadian Historical Review*, vol. 90, no 1 (mars 2009), p. 115-116.

⁶⁴ Il s'agissait, par exemple, d'une des critiques principales de Rachel Carson dans son livre *Silent Spring*. Dans son article portant sur la controverse de la fluorisation de l'eau au Canada, l'historienne Catherine Carstairs souligne également la méfiance à l'égard de la grande industrie, en l'occurrence l'*Aluminium Company of America*, accusée de promouvoir la fluorisation de l'eau afin de se débarrasser de ses déchets toxiques. Carstairs, « Debating Water Fluoridation », p. 364-366.

⁶⁵ Bibliothèques et archives Canada (BAC), Ministère de l'Environnement, RG108 vol. 271, dossier 4055-1, partie 4, lettre de P. Gordon de Shell Canada Limited à Jack Davis, 17 décembre 1973 ; lettre

avec la réduction du plomb dans l'essence, cet exemple peut laisser penser que les tentatives des compagnies afin d'influencer le gouvernement ne sont probablement pas des exceptions. Il affirme par ailleurs qu'il existait une communauté d'experts qui, à l'inverse des experts étudiés dans cette thèse, ont minimisé ou même nié l'existence du risque de la pollution automobile, reflétant ainsi le désir des compagnies qui les embauchaient de maintenir les coûts de production des automobiles le plus bas possible.

Parmi les autres reproches émis par les experts étudiés dans ce chapitre, mentionnons ceux spécifiquement formulés à la Ville de Montréal. De fortes critiques sont effectivement dirigées envers les méthodes employées par l'administration municipale, tant concernant la collecte des données sur la pollution que le manque de transparence à leur égard. Ainsi, en 1970, Bates et Knelman dénoncent le refus des autorités municipales de publier des données mensuelles sur les niveaux de pollution – un refus qui était alors justifié par ces autorités par l'adoption imminente d'un règlement antipollution⁶⁶ – les accusant de garder délibérément ces chiffres secrets afin d'éviter d'alerter l'opinion publique. Selon Knelman, cette opération de « pollution cover-up » serait une pratique courante de la Ville concernant la divulgation des données sur la pollution depuis plusieurs années, allant même jusqu'à affirmer qu'elle serait « typical of the completely arrogant and paternalistic attitude governments show the public when pollution is involved »⁶⁷. Malgré les relations généralement cordiales entre les experts extragouvernementaux et ceux de la fonction publique municipale, particulièrement dans le cas de Jean Marier, le Service de santé n'est pas épargné dans la foulée de ces affirmations sur la divulgation des données concernant la pollution. On lui reproche ainsi d'avoir démontré la même attitude que

de R. A. Shaver, président de l'association pétrolière pour la conservation de l'environnement canadien, à Jack Davis, 22 février 1974.

⁶⁶ Il s'agit du règlement 9 de la Communauté urbaine de Montréal sur la pollution de l'air.

⁶⁷ AVM, VM6-D808-3, Brian Stewart, « Anti-pollution vigilante may band together », *The Gazette*, 13 février 1970.

les autorités municipales en se montrant traditionnellement très réticent à dévoiler l'ampleur du problème de la pollution au public⁶⁸. Toujours selon Knelman, ce qu'il faudrait, c'est une diffusion fréquente des statistiques quant à la pollution de l'air, ainsi qu'un accès des citoyens à ces chiffres. Le Dr Bates abonde dans le même sens : « In keeping pollution statistics a secret, the city is denying fundamental human rights. People have at least the right to know what air they're breathing [...] There's no reason why data collected by a public body at public expense should not be made available to the public »⁶⁹.

Cette critique quant au manque de transparence de la Ville est reprise deux ans plus tard par Tony LeSauteur, qui accuse la Communauté urbaine de Montréal de berner le public en publiant des statistiques quotidiennes trompeuses. Ainsi, l'optimisme véhiculé dans le Rapport annuel sur la qualité de l'air de 1971 ne serait fondé que sur une évaluation partielle des données, en ignorant notamment la contribution des automobiles à l'ensemble des polluants atmosphériques. Cette omission est expliquée par Jean Marier, alors directeur du Service de l'assainissement de l'air de la CUM, par le bris de la station d'échantillonnage du monoxyde de carbone, en réparation depuis plusieurs mois⁷⁰. LeSauteur remet par ailleurs en question les méthodes employées par la CUM, entre autres en ce qui concerne les niveaux de pollution permisibles, une information qui, selon lui, « encourage public apathy and legalizes pollution »⁷¹. Ainsi, LeSauteur indique que la limite à ne pas dépasser pour les concentrations de polluant « actually authorize pollution and mislead the public into a false feeling of security, present standards tend to maximize pollution rather than

⁶⁸ AVM, VM6-D808-3, Brian Stewart, « City fears alarm so withholds pollution facts », *The Gazette*, 12 février 1970.

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ AVM, VM6-D808-3, Brian Johnson, « Environmentalist attacks MUC: City hiding air pollution problem », *The Gazette*, 3 mai 1972; Susan Purcell, « False sense of security: Pollution index 'misleading' », *The Montreal Star*, 3 mai 1972; Brian Johnson, « Misleading optimism: Our hidden pollution », *The Gazette*, 28 juillet 1972.

⁷¹ AVM, VM6-D808-3, Brian Johnson, « Environmentalist attacks MUC: City hiding air pollution problem », *The Gazette*, 3 mai 1972.

minimize it »⁷². Selon lui, ces limites devraient plutôt être remplacées par un niveau de qualité de l'air qui représenterait un objectif à atteindre et qui permettrait alors d'amorcer un véritable processus de dépollution de l'air.

Au courant des années 1970, des critiques similaires concernant les méthodes employées par la CUM afin d'évaluer la pollution de l'air font écho aux commentaires de LeSauteur sur la scène publique et médiatique. En 1974, un journaliste de *La Presse* pose en effet le même genre de réflexions que LeSauteur, en questionnant l'utilité des statistiques sur les taux moyens de monoxyde de carbone : « Tenter de rassurer les gens au sujet de la pollution en leur brandissant des taux moyens d'absorption, n'est-ce pas mentir par les chiffres ? [...] Qui, dans une grande ville comme Montréal, respire un taux moyen de polluants atmosphériques ? Et quel avantage peut-on tirer, pour la santé, de ce renseignement statistique ? » Pour l'éditorialiste, une chose est claire : loin de mener à un véritable contrôle, ces chiffres ne servent qu'à masquer l'inaction de la CUM et à cacher le niveau irrespirable de l'air⁷³.

Dans l'ensemble, les critiques des experts extragouvernementaux adressées aux gouvernements concernent donc certains de leurs comportements, méthodes ou décisions faisant en sorte d'encourager la pollution automobile ou, du moins, de ne rien faire afin de l'enrayer à la base. Le plus souvent, ces reproches s'insèrent non seulement dans un discours critique plus large sur une foule d'autres problèmes environnementaux, sociaux et urbains, mais également dans une réflexion critique sur l'État et ses relations avec les citoyens. Selon ces experts, à la base de tous ces problèmes reposeraient des facteurs comme la centralisation du pouvoir dans les mains de cercles restreints de dirigeants, le non-respect de principes démocratiques, le

⁷² *Ibid.*

⁷³ AVM, VM6-D808-3, Marcel Adam, « C'est quoi un taux moyen d'anhydride sulfureux ? », *La Presse*, 18 octobre 1974.

manque de débats et d'ouverture des gouvernements envers leurs citoyens ainsi que la bureaucratisation croissante des gouvernements qui freine toutes tentatives de changement.

Dans un article paru dans le journal *The Gazette* en 1974, Knelman formule ainsi une critique particulièrement virulente à l'endroit de la Ville de Montréal, qui reprend la plupart de ces éléments :

Yet in reality Montreal is an anachronism in the western world, being a city without democracy and dialogue, a human unsettlement whose government is unanswerable, inaccessible, unaccountable and unconcerned about the rising urban crisis.

Even more to the point, Montreal is the only major North American metropolis untouched by the global debate on growth, land use, and environment. It remains in the shocking situation of a vacuum on environmental policy, while the level of degradation of the combined physical and social environment is highest of any comparable city in North America.

[...] These are supported by a bureaucratic municipal regime insensitive to social and environmental problems and obsessed by the Los Angeles Syndrome - « bigger is better ». The multiple urban problems of pollution, transportation, housing, and health are swept under the seemingly beautiful rug of grandiose prestigious projects like Expo and the Olympics. Business is the sole business of our city.

Shakespeare said « the city is the people ». Montreal remains a city against the people pursuing a forced growth that is compounding the broad environmental degradation.

[...] The sum of this arithmetic of deprivation and degradation is both an act of social violence and a violation of the fundamental rights of people as expounded in the United Nations Bill of Human Rights, to live in dignity and decency⁷⁴.

⁷⁴ AVM, VM6-D808-3, Fred Knelman, « Pollution, poverty. Montreal is labelled 'most degraded' urban centre », *The Gazette*, 6 novembre 1974.

Face aux enjeux environnementaux comme les risques associés à la pollution automobile, plusieurs experts extragouvernementaux se montrent ainsi fort critiques de l'attitude des gouvernements. Plus encore, ils considèrent que ces derniers, avec leurs failles, leur manque de transparence et leurs méthodes peu démocratiques, ont non seulement provoqué la crise sociale et écologique mondiale qu'ils dénoncent, mais aussi qu'ils ne montrent aucune volonté politique d'y faire face. Dès lors, devant cette perte de confiance envers les gouvernements et les institutions, ces experts proposent leurs propres solutions.

3.3 Solutions proposées par les experts

Quelles sont les solutions qui accompagnent leur discours critique à l'égard des risques de l'impact environnemental de l'automobile? Et comment ces solutions se différencient-elles de celles mises de l'avant par les experts fonctionnaires? La principale différence se situe au niveau de l'objectif. Alors que les experts de la fonction publique se questionnent sur les meilleurs moyens de contrôler la pollution automobile, ceux étudiés dans ce chapitre tendent plutôt à réfléchir au fonctionnement d'une société qui produit cette pollution. Ce faisant, ils privilégient des solutions qui ont une portée beaucoup plus large en remettant en question les choix sociaux, politiques et économiques, mais aussi le système de valeurs de la société. Les mesures de contrôle techniques et technologiques ne sont pas ignorées de ces experts – après tout, il s'agit d'experts dont le travail est basé sur la science et la technologie, même s'ils en contestent certains usages –, mais elles sont ici perçues comme un remède temporaire et surtout, incomplet. Le Dr Bates recommande ainsi l'installation des filtres antipollution en attendant la mise en marché d'une solution afin de remplacer le moteur à gaz, tandis que Knelman, bien qu'il reconnaisse leurs

bienfaits sur la réduction de la pollution, souligne qu'ils ne s'attaquent pas à l'impact environnemental global des automobiles⁷⁵.

3.3.1 Revoir le tout-à-l'auto

Sans surprise, une des solutions avancées par les experts extragouvernementaux propose de revoir la dépendance à l'automobile des populations urbaines, notamment en ce qui concerne les déplacements dans le centre-ville. Ainsi, selon Tony LeSauteur, on rendrait les villes plus harmonieuses et moins polluées en bannissant l'automobile au profit du transport public. Parmi les mesures à prendre afin de rendre ce scénario possible, il mentionne la mise en place de stationnements gratuits près du métro pour ceux qui viennent de la périphérie, ainsi que l'asphaltage d'une rue sur deux seulement, servant à la circulation d'urgence. Selon LeSauteur, cette diminution de la circulation contribuerait par ailleurs à assainir la trame sonore de la ville, libérant la population d'un bourdon quotidien⁷⁶. Les propositions de l'écologiste Pierre Dansereau vont dans le même sens que celles de LeSauteur, tout en se voulant plus modérées. Pour Dansereau, il serait effectivement souhaitable d'interdire la circulation automobile dans le centre-ville durant la journée, car cette mesure brimerait moins la population qu'un décret interdisant les voitures privées et l'utilisation obligatoire des transports publics. Il interpelle toutefois la population et les autorités en prévenant que ce scénario pourrait devenir inévitable si aucune mesure n'était prise. Par ailleurs, il insiste pour que les gouvernements adoptent une planification urbaine à plus long terme, qui décentrerait les agglomérations et créerait des quartiers plus diversifiés. Ce type de planification diminuerait également la

⁷⁵ AVM, VM6-D808-3, « Atmospheric pollution: Expert predicts end to gasoline engine », *The Montreal Star*, 22 novembre 1968 ; AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Birth control for autos », *The Montreal Star*, 28 avril 1973.

⁷⁶ AVM, VM6-D808-3, Jean Desrochers, « La pollution et notre santé: 'Chaque décision doit tenir compte de l'homme, de son environnement' », *La Presse*, 3 juillet 1970.

distance entre les lieux de travail, de loisirs et la résidence des gens, et atténuerait du même coup le besoin d'autoroutes et d'automobiles à la base⁷⁷.

Pour d'autres experts, c'est le type de développement urbain privilégié qui peut faire une différence. Dans une lettre envoyée en 1970 au journal *The Montreal Star*, un médecin doute ainsi que l'installation obligatoire de filtres antipollution sur les automobiles débouche sur des résultats pour l'assainissement de l'atmosphère. Pour ce médecin, ce palliatif semble trop limité devant l'ampleur des infrastructures autoroutières qui amènent chaque jour plus d'automobiles en ville et qui contribuent à transformer la ville en un « hot cement coffin »⁷⁸. Aux yeux des experts étudiés dans ce chapitre, tout comme pour les citoyens que nous verrons dans les prochains chapitres, une des solutions afin de diminuer la pollution automobile consiste donc à repenser l'environnement urbain à grande échelle : les modes de transport, les raisons de se déplacer, ainsi que l'ensemble du développement urbain.

3.3.2 « When in ignorance, refrain ! »⁷⁹ : la responsabilité sociale des experts

Une autre des solutions avancées par certains de ces experts ne concerne pas exclusivement l'impact environnemental de l'automobile, mais consiste plutôt en une invitation à réfléchir à la relation qu'entretient la société avec la technologie⁸⁰. Si cette invitation est lancée à toute la population dans son ensemble, elle concerne plus

⁷⁷ AVM, VM6-D808-3, Pierre Turgeon, « Et si la pollution, en fin de compte, était un problème moral », *Dimanche-matin*, 10 juin 1973.

⁷⁸ AVM, VM6-D808-3, « We've got the clean air law, now the city should move to provide space for breathing », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 11 mars 1970. Ce médecin ne précise pas s'il est un expert sur la question de la pollution atmosphérique ou sur la pollution automobile.

⁷⁹ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Moral obligation of the scientist », *The Montreal Star*, 10 mai 1969.

⁸⁰ Cette attitude peut être désignée comme étant le « principe de précaution ». Ce principe est apparu dans les années 1970, mais il a été popularisé seulement vers le milieu des années 1990, notamment avec le Sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992. Sur ce principe, voir François Ewald, Christian Gollier et Nicolas de Sadeleer, *Le principe de précaution*, coll. « Que sais-je ? », Paris, PUF, 2001.

particulièrement les ingénieurs et autres experts qui sont appelés à repenser leurs responsabilités à l'égard du progrès technologique et scientifique qui découle de leur expertise. Selon Fred Knelman, l'explosion des limites de la science et de la technologie a créé « a new technological order » qui a transformé non seulement le monde physique dans lequel vit la population, mais aussi le système de valeurs traditionnelles et les institutions. Dans cette nouvelle ère, on assisterait à la mise en place d'un « sociological model of technology » qui impliquerait la domination de la science et de la technologie sur la politique, l'économie et la culture⁸¹. Bien que les ingénieurs tiennent une position dominante dans cette société, Knelman affirme qu'ils ne prennent pas suffisamment leurs responsabilités quant aux conséquences sociales et politiques de leur travail. Il s'en prend particulièrement à l'attitude égoïste et égocentrique fort répandue, selon lui, à la fois chez les experts et dans la population, qui consiste à chercher à conquérir et contrôler la nature. C'est cette attitude qui serait à l'origine de désastres écologiques comme la guerre du Vietnam, les insecticides (DDT), les armes nucléaires, et de pratiques quotidiennes aux conséquences environnementales dévastatrices, comme l'utilisation massive de la voiture privée⁸².

Selon Knelman, « a new technological ethic » est requis pour tous les ingénieurs, dont la prémisses reposerait sur la prudence. Le principe « when in ignorance, refrain ! » devrait ainsi s'appliquer afin de balancer les risques et les bénéfices de la science et la technologie⁸³. Étant lui-même ingénieur, il est loin de prêcher une renonciation de la science et de la technologie. L'objectif serait plutôt de les amener « under human control and rational choice; also to redirect science and technology to cure and reverse the dangerous contamination of our environment [...] The scientist

⁸¹ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section A, Fred H. Knelman, « The Chemical Engineer and the Technological Order », Department of Humanities of Science, Sir George Williams University, s.d.

⁸² AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Moral obligation of the scientist », *The Montreal Star*, 10 mai 1969.

⁸³ *Ibid.*

must develop his own planetary ethic that transcends all other demands on his services »⁸⁴. Alors qu'il est en Europe à l'occasion de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement humain à Stockholm en 1972, Knelman donne une conférence dans laquelle il propose de consolider le rôle et le poids des scientifiques et experts dans les décisions qui affectent l'avenir de la planète. Il suggère ainsi la création, par des scientifiques indépendants de toutes disciplines, d'un institut multidisciplinaire d'un nouveau genre appelé « Institute of Relevant Science », dont la mission serait orientée vers la survie de l'humanité. Cette formation rassemblerait « a massive association of talent and creativity to help identify, measure and assign priorities to the world's most urgent problems, to develop a technology of assessment, cure and control and to help create the future rather than just predict it »⁸⁵.

Le docteur Richard Nelson appelle également à la responsabilité sociale des ingénieurs. Il affirme que « the whole world system at present is bent toward technological progress. Things are being made to grow for the sake of growing, to make more money without considering the long term needs of man ». Devant cet état de la société, il souhaiterait que « the engineering profession [...] use its talent and imagination to solve existing pollution problems and their accumulative effects » et considère qu'il est du devoir des ingénieurs de mettre de la pression sur les gouvernements afin de les encourager à dépenser plus d'argent dans les programmes de dépollution⁸⁶. Miser sur la responsabilité sociale et professionnelle des experts – que Knelman désigne également comme étant leur « fonction anticipatrice » – et les inciter à apporter l'éclairage de leur expertise sur des enjeux sociaux et

⁸⁴ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Social murder: The politics of pollution », 1970.

⁸⁵ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Canadian Initiatives for Survival », conférence donnée à Stockholm, juin 1972.

⁸⁶ AVM, VM6-D808-3, Derek Hill, « Pollution, overpopulation threat seen biggest danger to mankind », *The Gazette*, 11 février 1970.

environnementaux est donc considérée comme une solution afin de diminuer l'impact environnemental de la technologie, comme ceux résultant des automobiles.

Ici encore, de forts parallèles peuvent être tracés entre cette responsabilité sociale et le concept de « modernité réflexive » utilisé par Ulrich Beck. En effet, selon le sociologue, la société du risque, contrairement aux ères qui la précèdent, se trouve dans l'impossibilité d'imputer les menaces qu'elle subit à des causes extérieures. Devant les risques cataclysmiques qu'elle produit, elle est confrontée à elle-même, consciente que « les risques sont le produit historique, le reflet des actions et des omissions humaines, l'expression de forces productives ultradéveloppées »⁸⁷. À cet égard, la société du risque est « réflexive », c'est-à-dire qu'elle est consciente d'être dépendante de la science et de la technologie, mais qu'elle s'évalue elle-même à travers la critique du processus de modernisation. Pour les experts dont il est question dans ce chapitre, tout comme le décrit Beck pour la société du risque, les risques environnementaux associés à la technologie sont bien réels et la société doit non pas développer des moyens de les contrôler, comme le proposent les experts fonctionnaires, mais plutôt un moyen de se contrôler elle-même en repensant ses valeurs, ses attitudes, ses institutions. S'ils n'ont jamais, mis à part peut-être Knellman, proposé de changer radicalement la société, nous verrons qu'ils ont néanmoins appelé à certains changements sociaux, politiques et économiques dans l'espoir de lutter contre les risques de la pollution.

Le discours de ces experts se distancie toutefois du modèle de la société du risque à d'autres niveaux. En effet, le sociologue Anthony Giddens précise que dans cette société, plus aucune institution ou mesure, ni même celles apportées par la science, la technologie et les experts, ne peut offrir une sécurité adéquate. Il tient ainsi à souligner « the sceptical, mutable nature of science », ainsi que son caractère

⁸⁷ Beck, *La société du risque*, p. 399.

incertain qui renferme « a process of constant revision of claims to knowledge »⁸⁸. Cet aspect est beaucoup moins présent chez les experts étudiés dans ce chapitre, qui démontrent plutôt une grande confiance dans la science, la technologie et l'expertise. En effet, s'ils veulent provoquer une prise de conscience quant aux mauvais usages de la science, ils jugent néanmoins que c'est dans les mains d'experts éclairés que réside une grande partie de la solution afin d'éviter une crise écologique mondiale et cherchent, à cet égard, à renforcer leur autorité, leur rôle et leur influence dans la société.

3.4 Vers une politisation des risques de la pollution automobile

La réflexivité des experts s'exprime également dans une autre des solutions qu'ils proposent. Évoquant ce que Beck regroupe sous le vocable « subpolitique », qui désigne la montée « de nouvelles aspirations à la participation politique qui prennent la forme d'une nouvelle culture politique (initiatives citoyennes, mouvements sociaux) »⁸⁹, les experts extragouvernementaux misent sur l'*agentivité* politique des citoyens afin de faire face aux risques de l'impact environnemental de l'automobile. Cet engagement des citoyens devait se dérouler de deux manières : d'abord, leur éducation, puis, leur mobilisation.

3.4.1 Éduquer et mobiliser les citoyens

Cet intérêt envers l'éducation et l'engagement politique des citoyens se manifeste d'abord dans l'opinion exprimée par certains experts que les citoyens ont le droit d'être informés des dangers de la pollution automobile. Diffuser ces informations et

⁸⁸ Anthony Giddens, « Risk and Responsibility », *The Modern Law Review*, vol. 62, 1 (janvier 1999), p. 1.

⁸⁹ Beck, *La société du risque*, p. 404.

informer le public représentaient d'ailleurs une autre des « obligations morales » des scientifiques, selon Knelman⁹⁰. Ce dernier s'inscrit ainsi consciemment dans la ligne de pensée professée par Rachel Carson en reprenant les propos de la célèbre biologiste, qui citait elle-même le philosophe français Jean Rostand à propos du droit de savoir des citoyens : « The obligation to endure gives us the right to know »⁹¹.

Ce droit de savoir des citoyens n'est toutefois pas une fin en soi. En effet, de l'avis des experts, un public mieux informé des risques de la pollution remplirait différentes fonctions et serait même une partie importante de la solution afin d'en arriver à un bon contrôle de la pollution et voir à sa réduction à la base. Une de ces fonctions concerne la bonne compréhension des législations et des règlements mis en place par les gouvernements. Par exemple, une population consciente des risques de la pollution serait plus susceptible d'accepter les sacrifices requis pour atteindre les objectifs de qualité de l'air. Comme l'explique le Dr Bates, toute mesure de contrôle de la pollution aurait nécessairement un impact sur la vie et les habitudes des citoyens, et ces mesures ne seraient efficaces que si les citoyens les comprennent et les approuvent :

Proper legislative controls of air pollution must be built on the basis of an informed public opinion. Efforts to reduce significantly the present burden of air pollution are bound to have an effect on economic standards and on personal convenience, and it follow that decisions can only be taken in the presence of a general understanding of the reasons for adopting particular legislation at a particular point of time.⁹²

⁹⁰ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Moral obligation of the scientist », *The Montreal Star*, 10 mai 1969.

⁹¹ Lytle, *The Gentle Subversive*, p. 170. Dans son article « Moral obligation of the scientist », Knelman reprend cette même citation à l'attribuant à Carson. AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Moral obligation of the scientist », *The Montreal Star*, 10 mai 1969.

⁹² Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, p. xi.

De son côté, Knelman véhicule la même conception, mais l'articule en termes de coûts et de bénéfices :

A law is only as good as the belief in its validity and necessity. Hard anti-pollution laws without public understanding and support are not workable because they do not clarify the risk-benefit balance. Neither industry nor government nor the public is prepared to pay when only the cost is known but the risk and benefit are unknown. And nobody will enforce a law that threatens the economic status quo without this knowledge⁹³.

Pour ces experts, informer la population permettrait également de sensibiliser et de conscientiser les citoyens aux conséquences environnementales néfastes du mode de vie des sociétés occidentales. Bates privilégie ainsi une approche « éducationnelle » et préventive à la conservation et à la protection de l'environnement qui serait instaurée au cursus académique de l'école primaire jusqu'à l'université et qui comprendrait notamment des cours d'introduction à la biologie. De cette manière, la prochaine génération d'adultes serait plus apte à comprendre et à respecter l'importance de tous les éléments de la biosphère, ainsi que les impacts d'un déséquilibre dans la balance de l'écosystème⁹⁴.

D'autres experts cherchent plus activement à provoquer une conscientisation en diffusant des informations sur l'ampleur de l'impact environnemental des habitudes quotidiennes et en incitant chaque individu à faire des efforts afin de mener un mode de vie écologiquement sain, de la même façon que le font les groupes environnementaux à la même époque. Knelman, par exemple, souligne à plus d'une occasion l'importante pollution causée par les automobiles et incite les gens à se débarrasser de leur voiture, prêchant même par l'exemple en affirmant ne plus

⁹³ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Social murder: The politics of pollution », 1970.

⁹⁴ AVM, VM6-D808-3, Norman Pascoe, « Needs to combat air pollution defined », *The Montreal Star*, 13 février 1971; Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, p. 122.

conduire et se déplacer principalement par autobus⁹⁵. Si ces avertissements qui visent directement les citoyens et leurs habitudes de vie sont souvent présents en filigrane dans les discours des experts, ils ne constituent toutefois pas leur propos principal. Dans la plupart des cas, leur objectif n'est pas de provoquer une culpabilisation des citoyens, et encore moins d'individualiser la responsabilité du contrôle de la pollution – du moins pas directement. À cet égard, le Dr Bates met en garde contre une des explications répandues de la pollution, qui trouve ses racines dans une tradition puritaine accusatrice des vices inhérents à la nature de l'homme, comme la luxure et la cupidité, d'être responsables des problèmes environnementaux⁹⁶. Au-delà de l'inutilité de pointer à la nature défaillante de l'homme comme responsable de la pollution, Bates souligne également l'inefficacité des programmes ponctuels de sensibilisation du public et des entreprises, en affirmant que « partout où des tentatives en ce sens ont été faites, l'industrie s'est opposée violemment à toute réglementation, et les individus n'ont aucunement tenu compte des consignes qui n'avaient pas force de loi »⁹⁷.

Par ailleurs, miser sur la condamnation de la population et sur les changements dans ses habitudes, à court ou à long terme, pour réduire la pollution ne déboucherait sur aucun résultat substantiel, et pourrait même nuire à cet objectif selon ces experts. Comme l'affirme Nelson, on ne doit pas « se contenter de campagnes auprès des simples citoyens. La mentalité qui consiste à répéter continuellement 'on est tous responsables' ne fait que diluer la responsabilité des politiciens »⁹⁸. Plusieurs experts extragouvernementaux, dont Bates et Nelson, affirment plutôt que seuls les

⁹⁵ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Betty Palik, « Concern for environment dominates two women's meetings », *The Gazette*, s.d. ; Fred H. Knelman, « Birth control for autos », *The Montreal Star*, 28 avril 1973.

⁹⁶ Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, p. 83.

⁹⁷ AVM, VM6-D808-3, « Si Montréal ne contrôle sa pollution, le milieu risque de devenir invivable - le prof. Bates », *La Presse*, 22 novembre 1968.

⁹⁸ AVM, VM6-D808-3, Jean Desrochers, « La pollution et notre santé: 'Chaque décision doit tenir compte de l'homme, de son environnement », *La Presse*, 3 juillet 1970.

gouvernements, en prenant leur responsabilité et en adoptant des règlements et lois, auraient le pouvoir de régler le problème de la pollution de l'air, notamment celle engendrée par les automobiles⁹⁹. Même si Knelman cherche à provoquer une conscientisation au niveau des habitudes de vie de chacun, il reconnaît que ce sont les gouvernements qui ont le pouvoir de freiner la pollution en forçant les grands pollueurs comme les compagnies automobiles à rencontrer des standards plus sévères au lieu de les appuyer¹⁰⁰.

Considérant que ces experts refusent d'attribuer la responsabilité et le contrôle de la pollution à la population et insistent afin que ce soit les gouvernements qui agissent sur ce dossier, on peut alors se demander pourquoi ils accordent tant d'importance à l'éducation des citoyens. À leurs yeux, informer les citoyens est considéré comme une des solutions, voire la solution la plus efficace afin d'arriver à un contrôle gouvernemental de cette pollution : une fois éduqués et conscientisés, les citoyens seraient alors beaucoup plus prompts à réclamer des actions concertées des gouvernements et à faire pression afin d'obtenir une meilleure prise en charge étatique de cette pollution. Ainsi, la véritable cible des efforts d'éducation citoyenne déployés par les experts est le gouvernement. À cet égard, Bates, tout comme LeSauteur, exprime à plusieurs occasions son opinion selon laquelle « the best way we can obtain effective action [des gouvernements] is by keeping the public informed of threats to the environment and the health of citizens »¹⁰¹. Le météorologue Bernard A. Power favorise lui aussi une approche au contrôle de la pollution basée sur le pouvoir d'influence des citoyens qui s'est, selon lui, avérée efficace dans

⁹⁹ AVM, VM6-D808-3, « Si Montréal ne contrôle sa pollution, le milieu risque de devenir invivable - le prof. Bates », *La Presse*, 22 novembre 1968.

¹⁰⁰ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Birth control for autos », *The Montreal Star*, 28 avril 1973.

¹⁰¹ AVM, VM6-D808-3, Norman Pascoe, « Hope is seen for cleaner Montreal air », *The Montreal Star*, 16 mai 1970; AVM, VM6-D808-3, Brian Johnson, « Environmentalist attacks MUC: City hiding air pollution problem », *The Gazette*, 3 mai 1972; Susan Purcell, « False sense of security: Pollution index 'misleading' », *The Montreal Star*, 3 mai 1972.

plusieurs villes d'Amérique du Nord. Cette approche requiert « the setting up by interested citizens committees of a publicly supported non-governmental air pollution foundation. Once the foundation got things going and focused enough public attention on the problem, appropriate governmental bodies followed with studies, research, legislation and supervision »¹⁰². Knelman partage également l'avis selon lequel les citoyens éduqués doivent s'impliquer et se servir de leur pouvoir d'action comme véhicule afin de conscientiser encore plus de gens et de forcer le gouvernement à l'action. Selon lui, « an informed citizenry can help make calculated judgments of risk and benefit and help assure that science and technology are used for human welfare »¹⁰³. Il considère par ailleurs que c'est dans leur propre intérêt que les citoyens devraient s'impliquer : « individuals should also join local groups devoted to saving the environment. Whether spreading information or pressuring and lobbying for change - all men and women should participate in the major issue of the 1970's »¹⁰⁴.

Sur la scène publique, les experts extragouvernementaux ne sont pas les seuls à exprimer l'avis que les citoyens peuvent avoir un pouvoir d'influence important sur les autorités et la prise en charge de la pollution. Ces conclusions sont également partagées par plusieurs journaux, qui couvrent de plus en plus des sujets relatifs à la qualité de l'environnement et à la pollution dès le milieu des années 1960. Le journal *La Presse* affirme ainsi dès 1965 que « seule une campagne publique peut décider les gouvernements, tant municipaux que provinciaux, à agir »¹⁰⁵. Toujours au sujet de la pollution, on peut lire, deux ans plus tard, « qu'il n'est pas dit que les pouvoirs

¹⁰² AVM, VM6-D808-3, « 'Filthiest in Canada': City Air Foul, Expert Reports », *The Montreal Star*, 19 juin 1964.

¹⁰³ AUC, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Moral obligation of the scientist », *The Montreal Star*, 10 mai 1969.

¹⁰⁴ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Betty Palik, « Concern for environment dominates two women's meetings », *The Gazette*, s.d.

¹⁰⁵ AVM, VM6-D808-3, « Grande offensive publique contre la pollution de l'air », *La Presse*, 28 octobre 1965.

publics ne bougeront pas, si l'opinion exerce sur eux une pression suffisante »¹⁰⁶. En 1967, John Fisher résume la pensée de plusieurs experts dans la revue *Civic Administration* : « Among the many cures available for the prevention of air and water pollution is the force of public opinion; an aware and informed public can put constant pressure on its elected representatives for enforcement of anti-pollution measures »¹⁰⁷.

Pour le Dr Bates, cet engagement des citoyens serait même plus important que les solutions techniques et technologiques mises de l'avant par les experts de la fonction publique, ou que la sensibilisation envers certains comportements destructeurs pour l'environnement. Ainsi, selon lui, une campagne contre la pollution automobile aurait moins d'impacts concrets qu'une mobilisation citoyenne qui aurait pour but de forcer le gouvernement à s'intéresser au phénomène de la pollution : « what is needed is not a public campaign against a particular industry or against motor cars, or diesel-powered vehicles, but public pressure be brought on all levels of government to devote funds for the day-to-day collection of proper scientific data »¹⁰⁸.

3.4.2 Experts dans la cité : l'implication des experts dans la société civile

L'éducation des citoyens et l'appel à leur mobilisation afin de canaliser la force politique qu'ils représentent sont ainsi une partie importante du discours des experts extragouvernementaux. Au-delà du discours, comment l'incitation à l'implication citoyenne s'est-elle manifestée concrètement ? Comment ces experts tentent-ils de joindre un public le plus large possible, de l'informer, de le sensibiliser et de l'enjoindre à faire pression sur le gouvernement en traduisant leur discours en gestes concrets ?

¹⁰⁶ AVM, VM6-D808-3, Guy Cormier, « La pollution atmosphérique », *La Presse*, 27 octobre 1967.

¹⁰⁷ AVM, VM6-D808-3, « Pollution: Permit to Kill », *Civic Administration*, novembre 1967.

¹⁰⁸ AVM, VM6-D808-3, « Scientist has Program: Air Pollution Control Urged », *The Montreal Star*, 10 octobre 1967.

D'abord, les médias se révèlent rapidement être un véhicule important pour les experts. En effet, la plupart d'entre eux voient leurs propos rapportés dans les grands quotidiens par des journalistes à qui ils accordent des entrevues, alors que d'autres y signent eux-mêmes des articles. C'est le cas avec Knelman, qui fait partie de l'équipe éditoriale de journaux comme le *Toronto Star*, le *Montreal Star* et *The Gazette* durant les années 1960 et 1970. Pour l'ingénieur, c'est l'occasion d'aborder la destruction de l'environnement sous différents angles, mais aussi de faire connaître les solutions qu'il privilégie afin d'y remédier. Ses articles abordant l'impact de la technologie sur l'environnement trouvent également le chemin des revues consacrées à différents enjeux et droits sociaux, comme le magazine environnemental *Alternatives Journal* ou encore la revue à tendance anarchiste *Our Generation*. Considérant le lectorat résolument plus engagé de ces revues, on peut en déduire que Knelman cherche à mobiliser une force de protestation sociale déjà existante en visant, spécifiquement un public déjà politisé qui serait susceptible d'embrasser la cause environnementale. Au total, c'est plus d'une centaine d'articles traitant d'enjeux environnementaux qu'il signe durant ces années, en plus de donner entre 25 et 50 conférences par année en moyenne, adressées à différents publics allant de la communauté scientifique internationale à des groupes de citoyens, de femmes, d'environnementalistes et d'étudiants¹⁰⁹. En 1973, il explore également un autre moyen de rejoindre le public avec sa participation, à titre de narrateur et de commentateur, à un film d'animation coproduit par le Canada et la Yougoslavie, qui envisage de façon humoristique les conséquences de la destruction de la planète par l'homme¹¹⁰.

¹⁰⁹ AUC, P045, boîte HA 266, dossier C.V. ; boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Betty Palik, « Concern for environment dominates two women's meetings », *The Gazette*, s.d. ; Charles Moncel, « Environmentalist to speak », *Loyola News*, vol. 23, no 52, 19 mars 1976, p. 9.

¹¹⁰ *Man : The Polluter*, Don Arioli *et al.*, avec Fred Knelman, Canada et Yougoslavie, anglais, 1973, film d'animation, 53 min.



Figure 3.1 : Fiche du film *Man : The Polluter*¹¹¹

Les étudiants et les jeunes constituent un des publics particulièrement ciblés par Knelman. Avec quelques étudiants du département *Humanities of Sciences*, il organise ainsi des tournées dans les écoles secondaires locales afin de présenter des programmes axés sur l'environnement. Il est également responsable d'administrer et de gérer plusieurs projets de recherche financés par le programme *Opportunities for Youth*, dans lesquels des étudiants doivent étudier la région montréalaise et évaluer les coûts de santé engendrés par la pollution¹¹². Son implication auprès des jeunes, qui dépasse largement les tâches définies par ses fonctions de professeur d'université, souligne l'importance qu'il accorde à ce groupe, d'une part parce que la génération du baby-boom avait un poids démographique certain et d'autre part en raison de la base militante importante que représentait la jeunesse vers la fin des années 1960¹¹³.

¹¹¹ AUC, P045, boîte HA 266, dossier C.V.

¹¹² AUC, P045, boîte HA 266, dossier C.V.

¹¹³ Plusieurs auteurs soulignent l'agitation des étudiants durant cette période. De manière non-exhaustive, voir: Douglas O'ram, *Born at the Right Time : a History of the Baby Boom Generation*, Toronto, University of Toronto Press, 1996 ; Jean-Philippe Warren, « L'Opération McGill français. Une page méconnue de l'histoire de la gauche nationaliste », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 16, no 2 (hiver 2008), p. 97-116 et les chapitres de Roberta Lexier, « To Struggle Together or Fracture Apart :

Par ailleurs, dans le cadre de ses recherches académiques, Knelman publie de nombreux ouvrages, dont les titres laissent deviner une prise de position claire contre les dangers environnementaux de la technologie et plus particulièrement du nucléaire, une lutte à laquelle l'ingénieur prend de plus en plus part au cours des années 1970¹¹⁴. En s'adressant tour à tour à des citoyens, à des étudiants et à des militants des scientifiques, Knelman cherche donc à ratisser large afin de conscientiser le plus de gens possible à la protection de l'environnement, cause à laquelle il dédiait lui-même sa carrière – et probablement une partie de sa vie privée considérant l'ampleur de son implication.

D'autres experts extragouvernementaux ont également tenté de rejoindre un public à l'extérieur de leurs cercles scientifiques et professionnels dans l'objectif d'informer les citoyens afin qu'ils soient en mesure de comprendre les enjeux de la pollution et d'agir à ce sujet. En 1971 paraît le livre *Dossier Pollution*, signé conjointement par Tony LeSauteur et Marcel Chaput, qui présente quelques caractéristiques du discours des experts extragouvernementaux déjà mentionnées¹¹⁵. Ainsi, tout en adoptant un langage alarmant traversé de prédictions catastrophiques au sujet de l'avenir de la planète, ce livre repose également sur la prémisse que les gouvernements démocratiques n'agiront au sujet de la pollution que s'ils en sont forcés par le peuple.

The Sixties Student Movements at English-Canadian Universities » et Marcel Martel, « 'Riot' at Sir George Williams : Giving Meaning to Student Dissent », dans Campbell, Clément et Kealey, *Debating Dissent*.

¹¹⁴ Pour la période qui nous intéresse, voir Fred H. Knelman, *1984 and All That : Modern Science, Social Change and Human Value*, 1971 ; *Nuclear Energy, The Unforgiving Technology*, 1976 ; *Anti-Nation : Transition to Sustainability*, 1978. Pour la période subséquente, ces livres publiés par Knelman laissent indiquer qu'il a continué de s'intéresser à l'environnement : *America, God, and the Bomb : The Legacy of Ronald Reagan*, 1987, et plus récemment, *Every Life is a Story : The Social Relations of Science, Ecology, and Peace*, 1998.

¹¹⁵ Tony LeSauteur et Marcel Chaput, *Dossier pollution*, Montréal, Éditions du Jour, 1971. 40 ans après sa publication initiale, Tony LeSauteur décide de faire une réimpression afin de le rendre de nouveau disponible, alléguant sur sa page internet que rien n'a changé depuis la première parution du livre en 1971. <http://gaiapresse.ca/documents/AnalyseDossierpollutionTonyLeSauteur.pdf>, page web consultée le 27 octobre 2015. La page web de Tony LeSauteur, intitulée « Le parcours d'un combattant », n'est toutefois plus disponible suite à son décès survenu le 26 juin 2016.

Dès lors, l'objectif du livre se veut double : instruire la population sur les causes et les conséquences de la pollution et proposer des solutions ou, pour reprendre les termes des auteurs, fournir « le bagage minimal de connaissances essentielles aux citoyens, en vue des pressions à exercer et des recommandations à faire aux autorités gouvernementales »¹¹⁶. À cet égard, le dernier chapitre du volume est entièrement consacré au rôle des pouvoirs publics et à celui du citoyen face à la pollution.

Quant au Dr Bates, qui s'intéresse depuis les années 1950 à l'effet de la pollution de l'air sur la santé, il publie des textes sur les risques de la pollution atmosphérique dans des revues médicales comme le *Canadian Medical Association Journal*¹¹⁷. En 1972, il signe également un livre spécialement destiné au public non-initié, *A Citizen's Guide to Air Pollution*. Cet ouvrage se veut un texte de référence pour les citoyens en général, mais plus particulièrement pour les ingénieurs, les physiciens, les professeurs d'école, les hommes d'affaires et tous ceux qui ont une responsabilité particulière en regard de la pollution de l'air¹¹⁸. Se positionnant entre les monographies techniques sur la pollution de l'air, dont la lecture peut paraître austère aux yeux des non-scientifiques, et les pamphlets aux accents de fin du monde, Bates cherche à offrir toute l'information nécessaire afin de comprendre les phénomènes de pollution. Plus encore, il veut stimuler une réflexion citoyenne qui serait indépendante de celle des experts ou d'autres acteurs : « the reader will find that he is not given pre-packaged answers to the question of whether air-pollution legislation is required, but he may be able to understand the components of the question as a basis for formulating his own answer »¹¹⁹. Ce faisant, Bates cherche à se distancer d'autres

¹¹⁶ Tony LeSauteur et Marcel Chapat, *Dossier pollution*, p. 33.

¹¹⁷ Voir par exemple ces courts articles : D. V. Bates, « US discussion on air pollution raises questions for Canada », *CMAJ*, vol. 110, no 3 (2 février 1974), p. 335-passim.; « Air pollution : disturbing new knowledge calls for major efforts in study and control », *CMAJ*, vol. 111, no 6 (21 septembre 1974), p. 608-613; « Community air pollution in Canada : a review and predictions for the 1980s », *CMAJ*, vol. 120, no 10 (19 mai 1979), p. 1252-56.

¹¹⁸ Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, p. xi. Ce guide, destiné au public non-initié, est néanmoins publié aux presses universitaires de McGill et Queen's.

¹¹⁹ Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, p. xii.

experts qui pourraient soit exagérer les faits concernant la pollution, soit les présenter de manière à ce qu'ils obtiennent une mobilisation des citoyens, ce qui reviendrait à exploiter cette force politique au profit leurs propres objectifs, tout en négligeant l'éducation de la population.

Cette implication des experts extragouvernementaux dans les cercles citoyens, à la fois dans leur discours et dans leurs actions, incite à réfléchir aux liens qui les unissent aux groupes citoyens et environnementaux qui commencent à occuper l'espace public à partir des années 1970 et qui seront abordés dans le prochain chapitre. S'ils sont traités dans des chapitres distincts dans cette thèse, ces groupes d'acteurs sont toutefois loin d'évoluer en vase clos. Plusieurs liens de différentes natures – allant de la coopération à la conflictualité – existent entre ces derniers, qui ont tous pris part à la lutte contre la pollution automobile. Par exemple, Tony LeSauteur participe à des conférences de presse à titre de conseiller du groupe la Société pour vaincre la pollution (SVP), nouvellement constitué en 1970¹²⁰. Plusieurs experts seront également invités à participer aux activités de petite ou de plus grande envergure organisées par les groupes environnementaux, notamment lors de la « Survival Week – Pollution, une question de vie » se déroulant du 12 au 16 octobre 1970 organisée entre autres par la SVP et la *Society to Overcome Pollution* (STOP). Lors de cette semaine « d'éveil collectif », l'expertise de scientifiques comme Bates et LeSauteur est mobilisée afin d'animer et de commenter des ateliers et des projections de documentaires¹²¹.

Au-delà de la participation ponctuelle des experts à certaines activités organisées par des groupes environnementaux, les liens entre ces deux catégories d'acteurs sont parfois beaucoup plus profonds, brouillant la frontière qui les distingue. C'est le cas

¹²⁰ AVM, VM6-D808-3, « Étudiants engagés dans une campagne contre la pollution », *Le Devoir*, 7 juillet 1970.

¹²¹ AVM, VM6-D808-3, « L'ONF et la semaine d'éveil collectif des groupes anti-pollution de Montréal », *La Presse*, 10 octobre 1970.

notamment lorsque des experts fondent ou dirigent des organisations visant à lutter contre la pollution, qui réunissent scientifiques, citoyens et militants. Ainsi le Dr Nelson, assisté par son « compagnon de lutte » Tony LeSauteur, fonde le Mouvement de résistance contre la pollution en 1970, souvent appelé la Résistance, qui vise à faire « une guerre globale contre la pollution »¹²². En conviant plus de 20 groupes locaux d'envergure et de milieux différents, allant d'associations de résidents à des groupes universitaires écologistes, à une journée d'étude, la Résistance cherche à briser leur isolement, à unifier les efforts contre la pollution déployés sur le territoire montréalais et convaincre ces groupes de participer à une campagne publique contre les principaux pollueurs¹²³. Le groupe veut également faire pression sur le gouvernement pour une meilleure prise en charge des enjeux environnementaux. À cet égard, Nelson affirme que La Résistance « ne s'arrêtera pas tant qu'il n'y aura pas une commission gouvernementale de l'environnement »¹²⁴. Ultimement, l'objectif de Nelson et de LeSauteur serait de concentrer la lutte à la pollution dans un seul mouvement de masse panquébécois, qui combattrait sous la bannière de « La Résistance ». Contrairement à certains des experts universitaires qui étudient le cas de Montréal, qui se distancient des préoccupations nationales pour inscrire leurs idéaux dans une lutte globale, les dirigeants de La Résistance cherchent au contraire à souligner l'unicité des groupes antipollution du Québec et à les distinguer de ceux des autres provinces. Mettre l'accent sur la particularité québécoise de la lutte antipollution est la seule façon, selon Nelson, LeSauteur et les membres de La Résistance, d'attirer la base militante déjà présente au Québec et de la rallier à la cause de l'environnement : « Members of the present Mouvement de Résistance are reportedly adamant that any new alliance must be clearly Quebec-oriented in order to

¹²² AVM, VM6-D808-3, Jean Desrochers, « La pollution et notre santé: 'Chaque décision doit tenir compte de l'homme, de son environnement' », *La Presse*, 3 juillet 1970.

¹²³ AVM, VM6-D808-3, Brian Stewart, « All-out Montreal fight set by anti-pollutionists », *The Gazette*, 19 février 1970.

¹²⁴ AVM, VM6-D808-3, Jean Desrochers, « La pollution et notre santé: 'Chaque décision doit tenir compte de l'homme, de son environnement' », *La Presse*, 3 juillet 1970.

involve the grass-roots of French-Canada in future pollution wars »¹²⁵. Cette manifestation nationaliste est peu surprenante de la part de LeSauteur, qui est un militant pour l'indépendance du Québec, tout comme le coauteur du livre *Dossier Pollution*, Marcel Chaput¹²⁶.

Malgré son nom qui évoque un groupe à la base très militante, La Résistance reste une organisation dont les membres relèvent essentiellement de la communauté experte et universitaire. Selon un article paru dans la revue *Commerce* en 1970, un examen de sa composition nous apprend que ses membres sont le plus souvent des biologistes, des botanistes, des médecins ou des chimistes. Par ailleurs, ses actions sont loin de prendre la forme d'une « résistance » active et se concentrent sur la recherche, ses dirigeants étant jugés, selon le même article, peu susceptibles d'entreprendre une lutte précise sans les preuves scientifiques nécessaires¹²⁷. À cet égard, même s'il est présenté dans les médias comme un groupe environnemental et qu'il entretient des liens avec des associations citoyennes et écologistes, le groupe la Résistance s'apparente à certains comités universitaires dirigés par des experts, tel que le *McGill Interdisciplinary Committee on Air Pollution* dirigé par le Dr Bates, dédié à l'étude des différents phénomènes de pollution et à la compilation de données¹²⁸.

Le professeur Knelman, de l'Université Sir Georges Williams, fonde également son groupe consacré à la protection de l'environnement, le *Citizens for Social Responsibility in Science* (CSRS), qui est basé à son université d'attache. Comme son

¹²⁵ AVM, VM6-D808-3, Brian Stewart, « All-out Montreal fight set by anti-pollutionists », *The Gazette*, 19 février 1970.

¹²⁶ Marcel Chaput est notamment un des membres fondateurs du Rassemblement pour l'indépendance nationale. En 1961, il avait signé l'essai *Pourquoi je suis séparatiste*, publié aux Éditions du Jour.

¹²⁷ AVM, VM6-D808-3, Simon Durivage, « La pollution: l'individu face à la pollution » », *Commerce*, novembre 1970.

¹²⁸ AVM, VM6-D808-3, Brian Stewart, « All-out Montreal fight set by anti-pollutionists », *The Gazette*, 19 février 1970.

nom l'indique, cette association cherche plus spécifiquement à promouvoir un usage prudent de la science et de la technologie et surtout à prévenir les ravages dus à leur utilisation abusive et irréfléchie. Knelman prévient toutefois que le CSRS est loin de prêcher la renonciation à la science : « In fact », explique-t-il, « science and technology are the only hope for salvation of the three and a half billion human beings on this planet. They must be used to promote health and wealth and a clean environment instead of death and disease »¹²⁹. Par ailleurs, Knelman précise que son groupe n'est pas uniquement concerné par la pollution. Lors d'une entrevue, il confie au journal *The Gazette* en 1970 que le CSRS souhaite souligner la nature profondément interconnectée de tous les aspects de l'environnement. Faisant écho aux idées partagées par Carson dans *Silent Spring*, il affirme que la plus petite altération peut bouleverser l'équilibre fragile d'un écosystème complet et engendrer une réaction en chaîne dont l'aboutissement peut être catastrophique¹³⁰. À cet égard, bien que Knelman entretienne des liens avec d'autres organisations environnementales¹³¹, il cherche néanmoins à distinguer le CSRS en critiquant les visées trop étroites de certaines de leurs activités comme la « Survival Week », « [qui s'attaquent] uniquement au problème de la pollution, alors que c'est toute la question de l'environnement qui doit être étudiée, depuis le problème de l'eau jusqu'au problème de la surpopulation »¹³².

Tout comme la Résistance, l'appellation du groupe *Citizens for Social Responsibility in Science* est toutefois trompeuse : il ne s'agit pas d'un groupe à la base majoritairement citoyenne, mais plutôt scientifique et experte, à laquelle s'ajoutent

¹²⁹ AVM, VM6-D808-3, Dan Levinson, « Citizens for organization for all-out pollution battle », *The Gazette*, 26 mars 1970.

¹³⁰ *Ibid.*

¹³¹ Dans un dossier regroupant un résumé de ses expériences professionnelles, Knelman indique que ses liens avec la SVP et STOP incluent une communication active et un échange d'information. Il entretient également une collaboration avec des groupes ailleurs au pays, comme *Pollution Probe* à Toronto. AUC, P045, boîte HA 266, dossier C.V. et dossier correspondances.

¹³² AVM, VM6-D808-3, « Aujourd'hui! 'Survival Day' pour réfléchir sur la pollution », *La Presse*, 14 octobre 1970.

des professionnels ainsi que quelques citoyens et étudiants¹³³. Si le groupe investit l'espace public – il finance par exemple un panel de discussion sur le sujet de la pollution de l'air à l'Hôpital Juif de Montréal à l'occasion du Jour de la Terre en 1971 et tient des conférences de presse afin de faire connaître ses positions sur la pollution – ses activités se concentrent essentiellement sur la diffusion d'informations scientifiques concernant la protection de l'environnement¹³⁴. En témoigne la constitution d'une bibliothèque dans les locaux du groupe situés sur la rue Bishop, mise à la disposition de tous les membres du groupe ainsi que des étudiants, précisément afin de fournir de l'information adéquate sur différents enjeux environnementaux¹³⁵.

L'exemple de ces deux groupes environnementaux aux effectifs essentiellement composés d'experts pose la question des tensions qui ont pu survenir entre ces experts et les mouvements environnementaux mis sur pied par des citoyens. En effet, la création de ces groupes semble ici relever plus d'une tentative de ces experts d'imposer leur autorité sur le mouvement environnemental, en tentant d'en prendre la tête et de le structurer, que d'une volonté de se mettre au service des demandes citoyennes. Aucune de nos sources ne laisse toutefois voir de grandes tensions entre ces deux types d'associations. Cela s'explique probablement par le fait que les deux associations composées d'experts ne semblent pas avoir réussi à s'imposer au sein d'un mouvement environnemental militant et citoyen et que, sauf pour de brèves coopérations, les experts ne se sont généralement pas impliqués dans les groupes citoyens. Une fois l'année 1970 terminée, dans laquelle on retrace leur participation commune à certaines activités, presque plus aucune mention de La Résistance et du

¹³³ AVM, VM6-D808-3, Dan Levinson, « Citizens for organization for all-out pollution battle », *The Gazette*, 26 mars 1970; VM6-D808-3, « Aujourd'hui! 'Survival Day' pour réfléchir sur la pollution », *La Presse*, 14 octobre 1970.

¹³⁴ AVM, VM6-D808-3, « Lung disease crisis », *The Montreal Star*, 14 mai 1971.

¹³⁵ AVM, VM6-D808-3, Dan Levinson, « Citizens for organization for all-out pollution battle », *The Gazette*, 26 mars 1970.

Citizens for Social Responsibility in Science n'est faite dans les journaux et dans les bulletins des groupes citoyens¹³⁶.

3.4.3 Renforcement de la culture politique citoyenne

Les initiatives prises par les experts extragouvernementaux afin d'éduquer et de mobiliser les citoyens, qui ne relèvent pas de leurs activités professionnelles, mais plutôt de leur engagement personnel, témoignent de la confiance placée dans le pouvoir d'influence que des citoyens éduqués pourraient exercer auprès du gouvernement. Après l'information et l'éducation des citoyens, la seconde condition promue par les experts afin d'en arriver à un contrôle adéquat de la pollution est de s'assurer que ces citoyens disposent de la capacité d'influencer le gouvernement.

Selon Bates, les tentatives afin de gérer les problèmes environnementaux ont, règle générale, mis en lumière de sérieuses lacunes dans les processus décisionnels, peu accessibles et confinés aux cercles restreints du pouvoir¹³⁷. Le médecin souligne ainsi le « traditional dislike of civil servants to have the public intervening to any major extent in what are often regarded as matters which could concern only government, civil servants, and industry [...] and even now there is reluctance to allow the public to be party to data relating to air pollution »¹³⁸. Cette opinion à l'égard de la faiblesse des mécanismes de participation citoyenne et démocratique visant à assurer la prise en compte des intérêts citoyens est confirmée par l'historiographie, qui dépeint l'administration Drapeau comme étant centralisée, intransigeante et peu intéressée

¹³⁶ La dernière mention du CSRS dans nos sources date du 14 mai 1971. AVM, VM6-D808-3, Dan Levinson, « Citizens for organization for all-out pollution battle », *The Gazette*, 26 mars 1970; Norman Pascoe, « Rally points up pollution », *The Montreal Star*, 13 octobre 1970; « Lung disease crisis », *The Montreal Star*, 14 mai 1971.

¹³⁷ Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, p. 101.

¹³⁸ *Ibid.*, p. 115.

aux enjeux citoyens et environnementaux¹³⁹. À l'échelle provinciale, les mécanismes permettant la consultation et la participation citoyenne au sujet d'enjeux exclusivement environnementaux sont rares avant 1978, avec la mise sur pied du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)¹⁴⁰. Le même constat s'applique du côté du gouvernement fédéral, qui ne dispose pas lui non plus de mécanisme permettant aux citoyens de s'exprimer sur l'environnement. Pour Bates, la seule méthode dont disposent les citoyens afin d'exercer une pression les décisions prises par les autorités politiques concernant l'environnement, celle de voter à chaque quatre ans, s'avère résolument trop lente et imprécise.

Pour la plupart des experts œuvrant à l'extérieur du gouvernement, c'est donc dans la plus grande ouverture et accessibilité des mécanismes de participation, décisionnels et démocratiques que réside la solution afin que les citoyens se fassent entendre. Comme l'affirme Bates, l'enjeu, pour contrôler la pollution, réside donc dans le processus décisionnel lui-même : « these values are not so important as is a decision-making process which may favour one industrial product over another, and by its success leads to the general acceptance of a product which either uses more energy or produces more pollution »¹⁴¹. L'automobile en constitue un exemple révélateur selon

¹³⁹ Pierre Filion, « The Neighbourhood Improvement Plan: Montreal and Toronto: Contrasts between a Participatory Approach to Urban Policy Making », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 17, no 1 (1988), p. 16-28; Timothy Lloyd Thomas, *A City With a Difference: The Rise and Fall of the Montreal Citizen's Movement*, Montréal, Vehicule Press, 1997; Marc Comby, « Le Front d'action politique (FRAP) à Montréal: de la naissance aux élections (1969-1970) », *Bulletin du RCHTQ*, no 3 (2001), p. 3-22.

¹⁴⁰ À partir de 1972, les commissions parlementaires de l'Assemblée nationale du Québec s'ouvrent parfois à un processus d'audiences publiques. Ces commissions concernent parfois des enjeux environnementaux, comme c'est le cas en 1973 avec la commission parlementaire sur le Projet Champigny, où avec la commission parlementaire chargée d'étudier la situation énergétique au Québec en 1977. Toutefois, la tenue de ces commissions reste à la discrétion du gouvernement et celles-ci ne concernent pas systématiquement des enjeux environnementaux.

¹⁴¹ Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, p. 83. Plusieurs livres américains et britanniques abordent le récit de comment l'automobile a été imposée à la population avant d'être massivement adoptée par celle-ci. Voir par exemple Tom McCarthy, *Auto Mania : Cars, Consumers and the Environment*, New Haven, Yale University Press, 2007; Matthew Paterson, *Automobile Politics: Ecology and Cultural Political Economy*, Cambridge, UK, Cambridge University Press, 2007. Peter Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, MIT Press, 2008.

Bates. Il évoque la manière dont, pendant plusieurs décennies, une minorité d'industriels a décidé de mettre sur le marché des moteurs automobiles toujours plus puissants qui nécessitaient une grande consommation d'essence, alors que la minorité d'hommes au pouvoir a décidé d'éliminer graduellement l'offre et l'accessibilité aux autres moyens de transport au profit de l'automobile privée, sans jamais valider ces décisions auprès de la population et sans jamais en mesurer les effets sur la qualité de l'environnement dans les villes¹⁴².

Faisant écho au discours critique qu'ils tiennent à l'égard des autorités politiques, les experts extragouvernementaux proposent des changements dans la relation entre l'État et les citoyens et une réforme des processus démocratiques. Bates énumère ainsi les exigences immédiates à respecter afin d'en venir à un contrôle efficace de la pollution de l'air¹⁴³ :

We need to work to develop ways in which public and open participation in decision-making can take place [...] We do not need these matters [la pollution de l'air] to be discussed behind closed door between industry and government, nor do we need an array of specialized committees on which industry and government alone are represented, whose deliberations are neither in public, nor tempered by membership on these committees of members of the public¹⁴⁴.

Ciblant les technocrates protégés par la lourdeur et l'anonymat de la bureaucratie, LeSauteur abonde dans le même sens en conviant fonctionnaires et élus à se rendre directement responsables devant l'opinion publique, ajoutant même que les politiciens devraient tester la réaction des citoyens et chercher leur approbation avant de voter un projet ou une loi les affectant¹⁴⁵.

¹⁴² Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, p. 83.

¹⁴³ *Ibid.*, p. 116.

¹⁴⁴ AVM, VM6-D808-3, Norman Pascoe, « Needs to combat air pollution defined », *The Montreal Star*, 13 février 1971.

¹⁴⁵ AVM, VM6-D808-3, Brian Johnson, « Environmentalist attacks MUC: City hiding air pollution problem », *The Gazette*, 3 mai 1972 ; Susan Purcell, « False sense of security: Pollution index

Cette plus grande participation des citoyens au système politique et processus décisionnels devait surtout fournir un important contrepoids aux intérêts économiques et politiques soutenus par les gouvernements et l'industrie. En effet, selon eux, une population mieux informée serait plus critique et apte à influencer les décisions des gouvernements de manière à ce qu'ils servent d'abord les intérêts des citoyens au lieu de prioriser d'autres intérêts, qu'ils soient politiques ou économiques. L'implication des citoyens assurerait en outre que les gouvernements réagissent plus rapidement aux enjeux environnementaux, voire qu'ils les anticipent, au lieu d'agir seulement lorsque ces problèmes dégénèrent et engendrent des conséquences graves et inévitables. Pour Knelman, elle représenterait même le seul salut pour se sortir de la crise écologique mondiale. Accompagnant la responsabilité sociale des experts, il souligne que « everywhere in the world, people power is beginning to stir, holding out a hope for true participatory democracy, the one form of government which can assure the retention of human values, of diversity and unity, freedom and responsibility. Only hope, commitment and involvement have survival values »¹⁴⁶.

Ce n'est donc qu'au terme d'une profonde réforme des processus décisionnels des gouvernements, qui permettrait à l'opinion de la population de pénétrer les canaux formels de la politique et d'être représentée auprès des autorités politiques, que les experts extragouvernementaux étudiés dans ce chapitre espèrent mettre un frein à la pollution et à la dégradation de l'environnement. Comme nous le verrons dans les prochains chapitres, cette idée que les citoyens devaient d'abord se concentrer sur leur participation aux processus décisionnels afin d'être en mesure, par la suite, d'assurer une meilleure prise en compte et une gestion adéquate des enjeux

'misleading' », *The Montreal Star*, 3 mai 1972.

¹⁴⁶ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section A, Fred H. Knelman, « The Chemical Engineer and the Technological Order », Department of Humanities of Science, Sir George Williams University, s.d.

environnementaux, est partagée par de nombreux groupes de citoyens montréalais et par plusieurs de leurs contemporains nord-américains.

Malgré cet appel à une réforme des processus politiques, peu d'experts réclament des changements plus radicaux, reflétant ainsi les milieux académiques et institutionnels auxquels ils appartiennent ainsi que les contraintes qui leur sont inhérentes. Fred Knelman, le plus radical des experts étudiés dans ce chapitre, fait toutefois exception à cette tendance, en poussant beaucoup plus loin sa critique de la société et des méthodes du gouvernement. Comme nous l'avons déjà vu plus tôt dans ce chapitre, il se distancie de certains experts comme le Dr Bates en visant directement la population et en affirmant que seuls des changements importants dans le mode de vie permettront à l'humanité de survivre, s'attaquant particulièrement à la société de consommation de masse¹⁴⁷. Au-delà des valeurs de la population, il insiste sur l'idée que des changements drastiques doivent rapidement être appliqués dans les systèmes politiques et économiques qui ont engendré un mode de vie écologiquement intenable et un niveau de pollution dramatique. « Without question, environmental problems will not be solved in Canada's existing political and economic systems », affirme-t-il lors d'une conférence publique s'adressant à un groupe de femmes en 1970. Adoptant le langage alarmant qui caractérise, tel que nous l'avons vu, le discours de certains experts extragouvernementaux, il ajoute : « The only revolution open to us is "human revolution", or else, the suicide of civilization will inevitably happen »¹⁴⁸. Dans un article consacré aux conséquences environnementales des automobiles, il oppose ainsi les concepts de réforme et de révolution, affirmant que le débat sur le contrôle de la pollution de l'air devra trancher entre les deux :

¹⁴⁷ Dan Levinson, « Citizens for organization for all-out pollution battle », *The Gazette*, 26 mars 1970.

¹⁴⁸ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Betty Palik, « Concern for environment dominates two women's meetings », *The Gazette*, s.d.

The great debate about these problems involves the question of reform or revolution. The writer [Knelman] finds reform counter-intuitive and counter-productive and agrees with the Office of Science and Technology's statement of March 1972 : « Air Pollution – like many other related problems of modern societies – may be controllable only by drastic changes in our national patterns of private, commercial and industrial activities ». Drastic changes mean revolutionary changes. The real issue is, do we want a world dedicated to Humankind or Autokind ?¹⁴⁹.

Ce faisant, Knelman articule sa vision des changements qui devront se produire non seulement autour d'une implication citoyenne accrue dans les enjeux environnementaux et dans les processus décisionnels des gouvernements, mais également autour d'un projet de révolution, qui toucherait aussi bien les valeurs que les systèmes politiques et économiques.

S'éloignant de l'opinion de ses collègues, le discours de Knelman rejoint, sur plusieurs plans, celui des groupes citoyens et environnementaux qui émergent au début des années 1970. En effet, tout comme ces mouvements, Knelman insiste également sur la nécessité de redéfinir les valeurs de la société et sur l'impasse environnementale créée par les politiques de développement économique des gouvernements et de l'industrie. Toutefois, le regard critique que pose Knelman sur la société écorche même ces groupes environnementaux au passage. Knelman s'interroge sur leur avenir dès 1972, dans un contexte où, malgré l'espace occupé par les enjeux environnementaux sur la scène publique et médiatique, peu de résultats concrets sont perceptibles. Selon Knelman, c'est précisément l'ampleur de l'attention publique accordée à la pollution et à l'environnement – il évoque d'ailleurs que cette cause a eu l'honneur d'être sélectionnée comme celle de l'année 1970 par le magazine *Times* – qui nuit aux groupes environnementaux. Ces derniers seraient en effet « victims of saturation, tokenism, co-optation, denial, exclusivity of purpose and

¹⁴⁹ AUC, P045, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Birth control for autos », *The Montreal Star*, 28 avril 1973.

negativity ». La reprise de l'enjeu de la pollution « in the most intense way » par les médias aurait inévitablement débouché sur une saturation de l'information, menant à un déclin de l'attention qui lui est accordée. Ce que Knelman qualifie de « seeming paradox », c'est-à-dire « the inability of the previously organised anti-pollution movements to intervene in a meaningful way where it really matters, in the political arenas and the decision-making process »¹⁵⁰.

Ainsi, selon Knelman, ces mouvements réunissant scientifiques, citoyens et militants seraient en crise et voués à l'extinction, à moins d'apporter d'importants changements à leur programme :

The anti-pollution movement must now seriously create viable alternatives for our economic, political and value systems. They must translate these into a political movement that is issue oriented and which seeks a constituency which cuts across traditional party lines.

[...] What seems necessary is that the environmental movement plus its allies among the public and in all parties must seek an effective basis for lobbying and even for the seeking and accepting of political responsibility.

[...] the environmental movement must seek a power base in municipal politics across the country. This is the ecology of the grass-roots¹⁵¹.

Or, ni Knelman ni le groupe qu'il a fondé en 1970, le *Citizens for Social Responsibility in Science*, ne tente de traduire leurs préoccupations dans l'arène politique formelle.

¹⁵⁰ AUC, boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Canadian Initiatives for Survival », conférence donnée à Stockholm, juin 1972.

¹⁵¹ AUC, P045, Fred H. Knelman, « Decisions, decisions - a policy for survival », *Alternatives*, août 1971; boîte HA 124, dossier : A Selection of writings, correspondences and other related materials, section B, Fred H. Knelman, « Canadian Initiatives for Survival », conférence donnée à Stockholm, juin 1972.

Conclusion

Comment ces experts, leur présence et leur impact ont-ils évolué au courant de la période étudiée? Nos sources semblent indiquer que, à partir de la deuxième moitié de la décennie, la fréquence de leurs apparitions médiatiques et de leurs déclarations dans les journaux semble s'estomper. Comment expliquer cet effacement progressif? Dans le cas du Dr Bates, son absence sur la scène locale s'explique probablement par le fait qu'il déménage à Vancouver dès 1972. Tony LeSauteur, pour sa part, continue de brouiller les frontières entre expertise, fonction publique et militantisme, mais ses préoccupations se tournent définitivement vers la conservation de l'eau au Québec¹⁵². En ce qui concerne Knelman, ses publications universitaires des années 1970 et 1980 semblent démontrer qu'il continue de véhiculer la même opinion quant à l'usage de la technologie, entre autres en ce qui concerne l'énergie nucléaire, mais ses prises de positions militantes et publiques semblent moins fréquentes. S'il ne s'établit pas définitivement ailleurs comme Bates, il passe néanmoins quelques années en tant que professeur invité à l'extérieur du pays, ce qui peut ici également contribuer à expliquer sa contribution moins importante dans les journaux montréalais et autres médias locaux¹⁵³. Par ailleurs, on peut aussi penser que le regard critique qu'il pose sur le mouvement environnemental, qui connaît un échec selon lui, le dissuade de continuer à s'impliquer autant sur la scène publique.

Comme nous l'avons montré, l'expertise au sujet des risques environnementaux associés à l'automobile est loin de se présenter sous une seule figure à Montréal. Qu'ont apporté les experts extragouvernementaux dans la construction de ces

¹⁵² Voir par exemple ces publications, dont plusieurs ont été réalisées dans le cadre de son travail à la fonction publique du Québec : Tony LeSauteur, *L'évacuation des eaux d'égout à la campagne*, Québec, Services de protection de l'environnement, 1973 ; Tony LeSauteur, *La Défense de l'environnement*, Québec, 1976 ; Tony LeSauteur, *Mon installation septique*, Montréal, Fapel, 1996 ; Tony LeSauteur, *Lacs et chalets*, Montréal, Fapel, 1997.

¹⁵³ Knelman se rend à l'Université de la Californie à Santa Barbara durant l'année 1973-74 et 1977-78. AUC, Fonds Fred Knelman (P045), boîte HA 266, dossier C.V., s.d.

risques? Contrairement aux experts de la fonction publique, ils n'ont pas laissé de statistique ou d'étude contribuant à définir plus précisément et à chiffrer le phénomène de la pollution automobile. Ils ont plutôt utilisé leur statut d'experts et l'autorité qu'il conférait afin de participer au débat public sur ces risques et surtout répandre leur propre vision de ceux-ci. Cette vision, bien qu'elle soit variable selon les différents experts étudiés et selon la façon dont ils acceptaient les contraintes inhérentes à leur milieu de travail, en était une généralement plus alarmiste que celle véhiculée par les experts fonctionnaires. Cette vision était également holistique : plutôt que d'appréhender la pollution automobile comme un problème délimité qui nécessitait des solutions techniques ou technologiques précises, comme le faisaient les fonctionnaires, ils ont souligné les liens entre les risques environnementaux de l'automobile et une foule d'autres problèmes environnementaux, mais aussi sociaux, politiques et économiques. Ce faisant, ces experts extragouvernementaux ont contribué à définir ces risques comme étant avant tout un enjeu politique global.

À cet égard, les mesures proposées par ces experts afin d'appréhender la pollution automobile divergent largement de celles des experts gouvernementaux. Face à l'inadéquation des gouvernements à gérer ces risques et à la perte de confiance portée dans les institutions traditionnelles à cet égard, notamment en raison de leur proximité avec les intérêts économiques, ils proposent deux principales mesures. D'abord, une réflexivité accrue des experts et de la population à l'égard du processus de modernisation ayant créé ces risques. Cette vision reflète une tendance internationale chez certains experts qui, loin de rejeter la science et la technologie, souhaitent provoquer une réflexion quant à leurs mauvais usages. Assez paradoxalement, c'est par un renforcement de l'autorité et du rôle de l'expertise dans la société que certains des experts étudiés ici souhaitent y arriver. Ensuite, ils encouragent une hausse de l'engagement citoyen, considéré comme le seul moyen d'inciter les gouvernements à agir au sujet de ces risques. Aux yeux des experts étudiés dans ce chapitre, la pollution automobile est donc un problème social, qui

exige une solution politique. En s'intéressant à diverses facettes de la prise en charge politique des risques de la pollution, ils amorcent une véritable politisation de ces derniers, un processus qui est renforcé par les luttes que mènent les groupes citoyens et environnementaux au long des années 1970 et qui sera abordé plus en détail dans les prochains chapitres.

À bien des égards, le discours de ces experts extragouvernementaux reprend plusieurs thèmes au cœur de la société du risque décrite par les sociologues Ulrich Beck et Anthony Giddens, tant dans leur conception des risques que dans les mesures proposées afin de les appréhender. Il s'éloigne ainsi de la conception des risques inhérente à la modernité industrielle qui prévaut chez les fonctionnaires. Ce décalage montre bien l'importance du contexte de travail et de l'appartenance à un groupe social dans la conception des risques environnementaux de l'automobile. Dès lors, il montre également le caractère construit de ces risques, ce qui nous ramène à l'analyse culturelle des risques de Mary Douglas. Comme le rappelle Deborah Lupton au sujet de cette théorie, « what is considered as a risk, and how serious that risk is thought to be, will be perceived differently depending upon the organization or grouping to which a person belongs or with which he identifies »¹⁵⁴.

¹⁵⁴ Deborah Lupton, « Introduction: Risk and Sociocultural Theory » dans Deborah Lupton (dir.), *Risk and Sociocultural Theory: New Directions and Perspectives*, Cambridge, Cambridge UP, 1999, p. 15.

CHAPITRE IV

LE MOUVEMENT ENVIRONNEMENTAL ET L'ÉMERGENCE DE L'AUTOMOBILE COMME SYMBOLE DE POLLUTION

Les deux chapitres précédents ont permis d'étudier l'émergence d'une expertise concernant les risques associés à l'impact environnemental de l'automobile. Les figures expertes étudiées dans ces dernières pages ont mobilisé leurs savoirs, leur statut d'expert et leur crédibilité scientifique non seulement afin d'identifier ce risque, mais aussi afin de le construire, c'est-à-dire de le chiffrer, d'en calculer les paramètres et limites, d'analyser ses multiples manifestations, d'en exposer les conséquences et d'élaborer des mesures afin de le contrôler, de le réduire et de s'en prémunir. Dans certains cas, plus spécifiquement dans celui des experts extragouvernementaux, leur implication dans la définition de ces risques consiste aussi à mettre la population en garde contre les proportions inquiétantes qu'ils pourraient prendre dans un avenir rapproché. Ces études et inquiétudes, amplement diffusées dans les médias, ont contribué à projeter l'enjeu des risques environnementaux de l'automobile dans l'espace public. Par ailleurs, en pointant vers des pistes de solution qui passeraient par une réforme du système politique, ces experts contribuent à amorcer le processus de politisation de ces risques.

On aurait tort de croire que le savoir des experts suffit à expliquer l'émergence d'un discours citoyen qui condamne la pollution automobile. Comme l'indique Stephen Bocking, la science et l'expertise ne doivent pas être considérées comme l'élément déclencheur qui précède et provoque les sensibilités environnementales, mais plutôt comme un cadre de référence servant à appliquer des valeurs existantes et à les légitimer, notamment afin de conscientiser la population à des enjeux susceptibles de l'affecter. Ce faisant, elles participent à structurer et à justifier les valeurs collectives et les inquiétudes publiques, par exemple en fournissant les statistiques et les études sur lesquelles elles peuvent se fonder. En retour, cette conscience environnementale du public, dans une relation qui s'alimente mutuellement, participe à la demande afin de générer de nouveaux savoirs et de nouvelles études expertes sur les enjeux environnementaux¹. Ainsi, bien que nous considérons le rôle de la science et de l'expertise comme étant déterminants dans l'identification et la construction de ces risques, ces savoirs ne peuvent, à eux seuls, rendre compte de la manière dont différents citoyens et associations se sont mobilisés afin de lutter contre ces risques.

Dès lors, si l'expertise et la nouvelle conception scientifique des risques environnementaux de l'automobile ne suffisent pas à l'expliquer, quelles forces sociales provoquent le basculement de la perception de l'automobile chez nombre de citoyens ? L'objectif des deux prochains chapitres est de saisir le contexte dans lequel s'enracine le processus de prise de conscience des risques associés à l'impact environnemental de l'automobile. En empruntant une démarche multiscalaire, nous cherchons à saisir à la fois les influences internationales et locales qui façonnent cette lutte, de même qu'à présenter les acteurs – citoyens, associations et mouvements sociaux – ayant participé à définir et à politiser ces risques. Ce faisant, nous serons en mesure de mieux comprendre l'origine et la nature de cette contestation à Montréal. Les deux prochains chapitres cherchent ainsi à répondre ces questionnements : qui a

¹ Stephen Bocking, *Nature's Experts. Science, Politics and the Environment*, New Jersey, Rutgers University Press, 2004, p. 67,70.

politisé les risques environnementaux de l'automobile en se mobilisant sur la scène publique et pourquoi ? Quelles sont plus exactement les critiques que ces acteurs sociaux ont formulées à l'égard de l'automobile et comment ont-ils légitimé leur discours ? Nous avons choisi de répondre à ces questionnements en deux chapitres distincts, bien que les mêmes acteurs, le même contexte et le même cadre théorique s'appliquent dans les deux cas. D'abord, étant donné son importance pour cette thèse, notre attention se porte sur l'émergence du mouvement environnemental ainsi que sur ses incarnations mondiales et surtout locales. Au prochain chapitre, nous verrons que cette contestation se nourrit également des autres luttes menées au même moment sur la scène publique et qu'elle revêt une forte résonance sociale.

Dans un premier temps, nous nous tournons vers la vaste conjoncture de la montée des nouveaux mouvements sociaux (NMS) qui a marqué la société civile dans les années 1960 et 1970. Le cadre conceptuel des NMS sera donc mis à profit dans ce chapitre, afin de souligner que les conflits sociaux dans la période suivant la Deuxième Guerre mondiale sont définis par de nouvelles valeurs et de nouveaux besoins sociaux en matière de bien-être et de qualité de vie. Ces conflits sont donc à la source du déploiement d'une sensibilité environnementale d'une envergure sans précédent dans la société. Ce faisant, en expliquant les nouvelles préoccupations environnementales par l'émergence de nouveaux groupes « marginaux » qui tentent d'imposer leur système de valeurs afin qu'il devienne dominant dans la société, ce chapitre s'inspire de la perspective culturelle du risque développée par Mary Douglas et Aaron Wildavsky².

Dans un deuxième temps, nous nous concentrons sur les manifestations locales du mouvement environnemental à Montréal. Nous présenterons cinq associations environnementales qui ont eu une présence importante dans la ville durant la

² Mary Douglas et Aaron Wildavsky, *Risk and Culture. An Essay on the Selection of Technical and Environmental Dangers*, Berkeley, University of California Press, 1982.

décennie 1970 et qui ont toutes en commun d'avoir développé un discours dénonçant les conséquences environnementales de l'automobile. Ces associations partagent également une conception similaire de l'environnement, qui renvoie à des réalités concrètes et physiques tout en comprenant une importante dimension sociale. Cette compréhension de l'environnement influence à son tour leur conception des risques de l'automobile. Dans la dernière partie de ce chapitre seront analysées les critiques concernant plus spécifiquement l'environnement physique, comme la pollution sonore, atmosphérique et visuelle et sur la destruction de l'environnement urbain provoquées par l'automobile. Nous verrons comment ce discours reflète les nouvelles inquiétudes collectives en matière d'environnement tout en participant à les façonner. Les critiques sociales des groupes environnementaux à l'égard de la pollution automobile seront quant à elles abordées au prochain chapitre.

4.1 D'une nouvelle sensibilité environnementale à l'émergence de la « nébuleuse écologique » au Québec

Mentionnons d'emblée qu'il est faux de prétendre que, durant la période qui nous intéresse, l'intérêt envers l'environnement est un phénomène nouveau³. En effet, la protection de l'environnement a été au cœur de plusieurs mouvements au cours du XX^e siècle, comme la conservation, la préservation et les mouvements de réformes urbaines, de même qu'il a représenté un intérêt particulier pour les adeptes de différentes activités comme les chasseurs et pêcheurs. Néanmoins, nous insistons ici sur l'étendue sans précédent de la sensibilité environnementale telle qu'elle se déploie dans différentes sphères de la société durant les années 1960 et 1970, ainsi que sur la nature inédite du mouvement environnemental moderne. En effet, ce mouvement doit

³ Plusieurs synthèses américaines sur le mouvement environnemental se penchent sur ses différentes tendances et sur son évolution. Voir entre autres Robert Gottlieb, *Forcing the Spring: the Transformation of the American Environmental Movement*, Washington, Island Press, 2005 [1993]; Thomas Wellock, *Preserving the Nation: the Conservation and Environmental Movements, 1870-2000*, American History Series, Wheeling, IL, Harlan Davidson, 2007.

être compris dans le contexte beaucoup plus large de l'émergence des nouveaux mouvements sociaux (NMS). Rappelons ici que pour expliquer l'émergence de ces mouvements, des sociologues comme Alain Touraine, Alberto Melucci et Ronald Inglehart évoquent la création de nouvelles privations et insatisfactions provoquées par le passage à la modernité avancée. Le mécontentement découlant de l'ingérence croissante de l'État dans la vie privée, ainsi que les nouveaux besoins « postmatérialistes » – ces besoins intangibles qui sont définis en termes de consommation, de jouissance, de bien-être, bref, de « qualité de vie » essentielle pour la liberté individuelle et collective au moment du capitalisme avancé – seraient les causes majeures des nouvelles protestations sociales collectives⁴. De même, les participants de ces mouvements se définissent avant tout par les valeurs « postmatérialistes » qu'ils véhiculent, incluant un intérêt particulier pour la liberté politique et personnelle, pour la démocratie, la protection environnementale ainsi que pour une société plus juste et équitable. Leurs objectifs sont quant à eux orientés vers la distribution de biens et d'idéaux collectifs, universels, non partisans et intangibles qui profitent à tous les membres de la société⁵. Comme nous l'avons vu dans le premier chapitre de cette thèse, plusieurs mouvements de contestation sont nés de cette conjoncture, comme le mouvement pour les droits civiques, le mouvement étudiant, celui pour la paix et contre la guerre du Vietnam, le féminisme, la Nouvelle gauche, les mouvements pour les droits des minorités linguistiques, nationales, et des gais et lesbiennes, l'environnementalisme, la contreculture, etc⁶.

⁴ Pour une idée de ces théories, voir Alain Touraine, *La Voix et le regard*, Paris, Éditions du Seuil, 1978 ; Alberto Melucci, « The New Social Movements : A Theoretical Approach », *Social Science Information*, vol. 19, no 2 (1980), p. 199-226 ; Ronald Inglehart, *The Silent Revolution: Changing Values and Political Styles Among Western Publics*, Princeton, NJ, Princeton University Press, 1977.

⁵ Hanspeter Kriesi, *New Social Movements in Western Europe. A Comparative Analysis*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1995, p. xx.

⁶ Pour le Canada, voir notamment Arthur Marwick *The Sixties: Social and Cultural Transformation in Britain, France, Italy, and the United States, 1958-1974*, New York, Oxford University Press, 1998 ; Dimitry Anastakis, *The Sixties : Passion, Politics and Style*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2008 ; Karen Dubinsky et al (dir.), *New World Coming : The Sixties and the Shaping of Global Consciousness*, Toronto, Between the Lines, 2009 ; Athena Palaeologu (dir.), *The Sixties in Canada : A Turbulent And Creative Decade*, Montréal, Black Rose Books, 2009 ; Bryan Palmer,

Mentionnons également l'importance du contexte économique favorable des Trente glorieuses en Occident dans l'émergence de nouveaux mouvements contestataires, même si plusieurs auteurs ont tenu à nuancer l'expérience de cette prospérité au Canada et au Québec, en affirmant que ses effets se sont fait sentir plus tard et moins intensément qu'aux États-Unis⁷. Malgré ces nuances, ce contexte économique, qui permet à la majorité de la population de combler des besoins matériels immédiats, doit être invoqué afin d'expliquer l'intérêt des nouveaux mouvements sociaux pour des valeurs et besoins postmatérialistes dans les années 1960 et 1970.

Dans son ouvrage *Beauty, Health, and Permanence : Environmental Politics in the United States, 1955-1985*, Samuel P. Hays souligne précisément l'importance de ces valeurs postmatérialistes dans l'émergence du mouvement environnemental moderne⁸. De nombreuses tendances associées à l'ère de la modernité avancée suivant la Deuxième Guerre mondiale, incluant la société de consommation de masse, les mégaprojets, le capitalisme, et surtout le gaspillage des ressources et la pollution entraînée par ce mode de production, auraient ainsi engendré la montée de nouvelles intolérances et inquiétudes collectives. Participant toutes à la dégradation de l'environnement et jugées incompatibles avec des valeurs et besoins centrés sur la « qualité de vie », ces tendances auraient à leur tour créé un nouveau besoin social en

Canada's 1960s : The Ironies of Identity in a Rebellious Era, Toronto, University of Toronto Press, 2009 ; Lara Campbell, Dominique Clément et Gregory S. Kealey (dir.), *Debating Dissent. Canada and the Sixties*, Toronto, University of Toronto Press, 2012.

⁷ Joy Parr, *Domestic Goods : The Material, the Moral, and the Economic in the Postwar Years*, Toronto, University of Toronto Press, 1999 ; Joy Parr, « Household Choices as Politics and Pleasure in 1950s Canada », *International Labour and Working-Class History*, vol. 55 (printemps 1999), p. 112-128 ; Korinek, *Roughing It in the Suburbs* ; Nancy Christie et Micheal Gauvreau, « Introduction », dans Nancy Christie et Michael Gauvreau (dir.), *Cultures of Citizenship in Post-war Canada, 1940-1950*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2003 ; Magda Fahrni, *Household Politics : Montreal Families and Postwar Reconstruction*, Toronto, University of Toronto Press, 2005. En France, voir Kristin Ross, *Fast Cars, Clean Bodies : Decolonization and Reordering of French Culture*, Cambridge, MIT Press, 1995.

⁸ Samuel P. Hays, *Beauty, Health, and Permanence: Environmental Politics in the United States, 1955- 1985*, New York: Cambridge University Press, 1987, p. 3.

matière d'environnement. C'est donc dans cette conjoncture que doit être comprise l'émergence du mouvement environnemental en Occident.

Plusieurs historiens ont tenté de déterminer des dates ou des événements qui marqueraient l'émergence du mouvement environnemental moderne. Aux États-Unis, plusieurs historiens retiennent l'année 1962, qui correspond à la publication de *Silent Spring* par la biologiste Rachel Carson. D'autres désignent plutôt la date du premier Jour de la Terre, le 22 avril 1970⁹. Cette date, toutefois, semble être moins celle de l'émergence du mouvement que celle de sa consécration populaire. Célébré par environ 20 millions d'Américains et jouissant d'une couverture étendue et enthousiaste dans les médias, ce jour atteste effectivement de la présence incontestable d'une sensibilité environnementale d'une ampleur sans précédent à l'échelle du pays¹⁰.

Au Canada et au Québec, il est généralement admis que la ferveur environnementale s'est exprimée plus modestement qu'aux États-Unis. Le premier Jour de la Terre, par exemple, est loin d'avoir été célébré avec la même ampleur au Canada¹¹. Ce qui ne signifie pas que la sensibilité environnementale soit absente de la population, comme l'ont remarqué les historiens qui se sont penchés sur le sujet¹². À cet égard, le signe le

⁹ Sur le livre *Silent Spring* comme catalyseur du mouvement environnemental, voir John McCormick, *Reclaiming Paradise : The Global Environmental Movement*, Bloomington et Indianapolis, Indiana University Press, 1991, p. 47-48; Sale Kirkpatrick, *The Green Revolution: The American Environmental Movement, 1962-1992*, New York, Hill and Wang, 1993; Mark Dowie, *Losing Ground: American Environmentalism at the Close of the Twentieth Century*, Cambridge, MA, MIT Press, 1995. D'autres historiens situent plutôt l'émergence du mouvement environnemental moderne dans la foulée de la bataille afin d'empêcher la construction d'un barrage dans l'*Echo Park* situé dans le *Dinosaur National Monument* dans les années 1950. Voir Hal K. Rothman, *The Greening of a Nation? Environmentalism in the United States Since 1945*, New York, Harcourt Brace & Company, 1998.

¹⁰ Jane E. Barr, *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement: 1970-1985*, mémoire de maîtrise, Université McGill, 1995, p. 47 ; Robert Gottlieb, *Forcing the Spring*, chapitre 3.

¹¹ Ryan O'Connor, *Toronto the Green : Pollution Probe and the Rise of the Canadian Environmental Movement*, thèse de doctorat, University of Western Ontario, 2010, p. 18.

¹² Pour une liste non-exhaustives d'études traitant de la sensibilité environnementale au Canada durant les années 1960 et 1970, voir Jennifer Read, « 'Let us heed the voice of youth' : Laundry Detergents, Phosphates and the Emergence of the Environmental Movement in Ontario », *Journal of the Canadian*

plus révélateur de la pénétration des valeurs environnementales dans la population canadienne est sans conteste la création de nombreuses associations non gouvernementales militant pour la préservation de l'environnement. Seulement pour le Québec, une étude réalisée par le ministère de l'Environnement révèle qu'entre la fin des années 1960 et le début des années 1980, plus de 500 associations environnementales non gouvernementales sont créées à travers la province¹³. Plusieurs de ces associations consistent en des comités *ad hoc* de citoyens mis sur pied afin de répondre à des problèmes locaux, qui se dissolvent rapidement une fois leur lutte terminée. D'autres groupes placent des préoccupations environnementales au centre de leurs activités, sans toutefois militer publiquement et formuler des revendications, comme c'est le cas par exemple avec des coopérations d'alimentation naturelle¹⁴.

Plusieurs associations, en revanche, conçoivent leur rôle comme étant celui d'un mouvement social, c'est-à-dire qu'elles cherchent à influencer la société, tout en agissant parfois comme des groupes de pression en voulant influencer les gouvernements sur des questions précises. Non institutionnalisés, ces groupes formés majoritairement de citoyens ont pour but de promouvoir des valeurs différentes, de changer les comportements à l'égard de l'environnement ainsi que d'influencer les décisions concernant l'environnement, tout en restant à l'extérieur de la politique

Historical Association/Revue de la Société historique du Canada, vol. 7, no 1 (1996), p. 227-250 ; Frank Zelko, « Making Greenpeace : The Development of Direct Action Environmentalism in British Columbia », *BC Studies*, vol. 42-43 (été/automne 2004), p. 197-239; Catherine Carstairs « Food, Fear, and the Environment in the Long Sixties », dans Lara Campbell, Dominique Clément et Gregory S. Kealey (dir.), *Debating Dissent. Canada and the Sixties*, Toronto, University of Toronto Press, 2012, p. 29-45 ; Ryan O'Connor, *The First Green Wave: Pollution and the Origins of Environmental Activism in Ontario*, Vancouver, UBC Press, 2014; Valérie Poirier et Stéphane Savard, « Le militantisme environnemental au Québec, ou comment l'environnement est devenu un enjeu politique », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (hiver 2015), p. 15-31; Colin Coates (dir.), *Canadian Countercultures and the Environment*, Calgary, University of Calgary Press, 2016.

¹³ Cette étude est citée dans Barr, *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement*, p. 58.

¹⁴ Jean-Philippe Warren et Andrée Fortin, *Pratiques et discours de la contreculture au Québec*, Québec, Septentrion, 2015, p. 135-141.

parlementaire formelle. Comme pour le reste du Canada, la plupart de ces groupes reste toutefois d'envergure locale et régionale, contrairement à certaines grandes associations nationales américaines. En raison notamment de leur capacité à mobiliser les médias et à susciter l'intérêt de la population, certains de ces groupes sont devenus très connus. Parmi les groupes environnementaux les plus célèbres au Canada, mentionnons *Pollution Probe*, fondé en 1969 dans la foulée de la diffusion du reportage « The Air of Death », qui avait suscité des réactions de la part de citoyens inquiets de la qualité de l'environnement partout au pays¹⁵, ainsi que Greenpeace, fondé en 1971 à Vancouver¹⁶. Dans ce chapitre et ceux à venir, cinq associations environnementales montréalaises correspondant à ce profil seront analysées. Nous y reviendrons.

La plupart des groupes environnementaux canadiens et québécois émergeant à la toute fin des années 1960 et au début des 1970 constituent un terreau fertile pour le développement des idées postmatérialistes à l'origine de la montée des nouveaux mouvements sociaux. D'ailleurs, ces nouvelles valeurs influencent les groupes environnementaux à plusieurs égards, et notamment dans leur définition même de ce que constitue l'environnement. En effet, ces groupes, préoccupés par la qualité de vie de la population et la qualité de l'environnement physique, sont d'une part tous concernés par différentes questions, parmi lesquelles on retrouve au premier plan la pollution sous toutes ses formes, le recyclage, l'aménagement urbain et le transport,

¹⁵ Le reportage « The Air of Death » est diffusé en octobre 1967 sur les ondes de la CBC. Réagissant au sombre portrait des retombées de la pollution industrielle et atmosphérique dressé dans le reportage, plusieurs Canadiens provenant de partout au pays écrivent à leurs représentants politiques afin de demander des explications et de les implorer de protéger le public contre cette pollution. On retrouve plusieurs exemples de ces lettres dans le fonds de correspondance du premier ministre Lester B. Pearson aux archives du Canada. Voir le dossier Bibliothèque et Archives Canada (BAC), MG26 Correspondance du premier ministre, Federal Health Activities - Department of National Health and Welfare Act - Air Pollution. *Pollution Probe* est fondé un peu plus tard, en 1969, à l'instigation d'un groupe d'étudiants et de professeurs de l'Université de Toronto afin de défendre les auteurs du reportage face aux défenseurs des intérêts industriels qui tentaient de les discréditer dans les médias. Voir O'Connor, *Toronto the Green*, chapitre 2.

¹⁶ Zelko, « Making Greenpeace ».

du moins dans le cas des groupes œuvrant dans les régions urbaines¹⁷. Dans la deuxième moitié des années 1970, dans le contexte de la crise énergétique, plusieurs de ces associations environnementales voient leurs préoccupations se transformer en accordant de plus en plus d'attention aux questions de l'énergie, des ressources et du nucléaire civil, opérant ainsi une certaine radicalisation vers un mouvement d'écologie politique¹⁸.

D'autre part, le contexte d'émergence des nouveaux mouvements sociaux influence les groupes environnementaux en les incitant à placer au cœur de leur militantisme plusieurs considérations sociales et politiques, notamment les processus socioculturels et les rapports de pouvoir participant à transformer l'environnement. Les préoccupations pour les inégalités sociales et environnementales et la démoratization de la société légitiment le recours à de meilleures stratégies de diffusion de l'information et la volonté d'établir des mécanismes de participation citoyenne. Dès lors, l'environnement devient un objet de lutte sociale et politique, comme nous le verrons dans les prochains chapitres.

L'accroissement des préoccupations environnementales dans la société est également reflété par la quantité d'information diffusée et mise à la disposition de la population québécoise. En effet, au cours des années 1970, on remarque une explosion des publications traitant spécifiquement des enjeux environnementaux, comprenant des best-sellers étrangers traduits en français comme *Silent Spring* et *The Population Bomb*¹⁹, mais aussi un certain nombre de livres écrits par des scientifiques et

¹⁷ Jean-Guy Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement. Essais d'écologie sociale*, Montréal, Les éditions coopératives Albert-Saint-Martin, 1982, p. 83-84. Ce texte a été initialement publié sous cette forme : « Évolution, diversité et spécificité des associations écologiques québécoises : de la contre-culture et du conservatisme à l'environnementalisme et à l'écologie sociale », *Sociologie et Sociétés*, vol. 13, no 1 (avril 1981), p. 81-98.

¹⁸ Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 85-88.

¹⁹ Rachel Carson, *Silent Spring*, Cambridge, MA, Riverside Press, 1962 ; Paul R. Ehrlich, *The Population Bomb*, Ballantine Books, 1968.

écologistes québécois de plus en plus connus du public²⁰. La diffusion de préoccupations environnementales dans la population se fait également par le biais de plusieurs revues issues de la mouvance contreculturelle qui consacrent une large part de leur contenu à des thèmes inspirés par le respect de la nature et de l'environnement²¹. Ces publications contribuent ainsi à alimenter la sensibilité environnementale d'un lectorat urbain comme rural, en promouvant un mouvement communautaire fortement teinté d'écologisme et animé par des idéaux de retour à la terre et d'autosuffisance, en démontrant une méfiance envers la dépendance à la technologie et en critiquant la société de consommation et le système capitaliste ainsi que la pollution qu'ils engendrent²². Finalement, les enjeux environnementaux gagnent également du terrain dans les pages de plusieurs magazines d'actualités, de science ou de divertissements destinés au grand public, tels que *Québec-Science*, *L'Actualité* et *Châtelaine*²³ ainsi que les grands quotidiens montréalais, où ils font l'objet de grands dossiers spéciaux et de chroniques régulières²⁴.

La présence croissante des valeurs environnementales et l'importance qu'elles revêtent dans la population contribuent aussi à créer une pression sur les

²⁰ Voir par exemple Tony LeSauteur et Marcel Chaput, *Dossier pollution*, Montréal, Éditions du Jour, 1971; David V. Bates, *A Citizen's Guide to Air Pollution*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1972; Michel Jurdant, *Les insolences d'un écologiste*, Montréal, Boréal, 1972. Pour la période qui suit immédiatement, voir Jean-Pierre Rogel, *Un paradis de la pollution*, Montréal, Les Presses de l'Université du Québec, 1981; Jean-Pierre Dagenais, *Ironie du char : essai sur l'automobile et la crise des transports à Montréal*, Montréal, Jean-Pierre Dagenais, 1982 et Michel Jurdant, *Le Défi écologiste*, Montréal, Boréal, 1984.

²¹ Citons notamment *La vie douce*, *Le temps fou*, *Biosphère*, *le Noyau*, *Mainmise*, et le *Répertoire des outils planétaires*.

²² Warren et Fortin, *Pratiques et discours de la contreculture au Québec*, voir le chapitre 2 « Branchements et réseaux ».

²³ Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 134. Pour des exemples, voir Constance Mungall, « Le monde empoisonné où nous vivons ... », *Châtelaine*, vol. 7, no 8 (août 1966), p. 40-50; Renate Wilson, « Comment chacune d'entre vous peut combattre la pollution », *Châtelaine*, vol. 12, no 5, p. 25, 50, 58.

²⁴ Si certains journaux, comme *La Presse*, publient à l'occasion de grands dossiers informatifs sur la pollution, d'autres quotidiens, tels que *The Montreal Star*, offrent une couverture plus régulière des enjeux environnementaux. Barr, *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement*, p. 61.

gouvernements, qui ne peuvent désormais plus ignorer, du moins dans leur discours, les questions environnementales. Ainsi, comme nous l'avons vu au chapitre 2 de cette thèse, ces nouvelles préoccupations se traduisent par la création d'organismes gouvernementaux consacrés à l'étude, à la gestion et à la protection de l'environnement dès la fin des années 1960, amorçant une institutionnalisation de ces enjeux qui sera renforcée dans la décennie suivante. Rappelons aussi que ces derniers se taillent une place dans le milieu universitaire, sous la forme de différents centres de recherches consacrés à l'écologie et l'environnement. En témoignent le *McGill Interdisciplinary Committee on Air Pollution* formé en 1968 par le Dr David Bates ou encore le département des *Humanities in Science* dirigé par le professeur Fred Knelman au début des années 1970²⁵.

Combinés, ces développements participent tous à leur façon à former le « bouillon de culture et de contre-culture écologique québécois »²⁶ et nous incitent à souligner la présence incontestable d'une sensibilité environnementale au Québec au tournant des années 1970. Néanmoins, la question des limites du mouvement environnemental demeure difficile à définir. Qui fait partie du mouvement environnemental ? Si la réponse semble évidente dans le cas des associations qui se définissent d'abord par leurs intérêts pour l'environnement, la définition de ce qu'est un environnementaliste reste imprécise, en ce qu'elle n'est pas délimitée par un trait identitaire, un statut particulier ou l'adhésion à un parti politique. Les experts, fonctionnaires ou universitaires, participant à la sensibilisation de la population à la préservation de la qualité de l'environnement dans le cadre de leur travail, sont-ils des environnementalistes ? Est-ce aussi le cas des citoyens particulièrement intéressés par ces enjeux ? Pour Jean-Pierre Rogel, auteur du livre *Un paradis de la pollution*, c'est l'ensemble de ces individus hétéroclites et de ces groupes disparates qui forment la

²⁵ AVM, VM6-D808-3, Philip Winslow, « The feeble fight against air pollution », *The Gazette*, 24 octobre 1968; Brian Stewart, « Anti-pollution vigilante may band together », *The Gazette*, 13 février 1970.

²⁶ Rogel, *Un paradis de la pollution*, p. 128.

base du mouvement environnemental québécois. Si disparates, en fait, que Rogel utilise l'expression « la nébuleuse écologique » afin de désigner le mouvement québécois. Le sociologue Jean-Guy Vaillancourt abonde dans le même sens en le décrivant comme étant une « une faune et flore bigarrée »²⁷. Il ne s'agit pas, dans cette thèse, de définir les contours précis du mouvement environnemental québécois. Il s'agit plutôt, comme l'ont fait les commentateurs de l'époque, de conclure à la nouvelle omniprésence de la question environnementale dans la société québécoise et surtout montréalaise durant les *long sixties*²⁸. Ce constat permet notamment de mieux comprendre dans quel contexte s'inscrivent les associations ayant critiqué et politisé les risques environnementaux de l'automobile à Montréal. Il permet par ailleurs de souligner le fait que si une importante proportion de la population ne prenait pas activement part aux activités militantes de ces associations, elle était toutefois susceptible de les soutenir, de s'y montrer favorable, voire de partager leurs idées.

4.2 Manifestations locales du mouvement environnemental à Montréal

La partie qui suit consiste en un survol de cinq groupes environnementaux montréalais, majoritairement fondés durant les années 1970 : la Société pour vaincre la pollution (SVP), la *Society to Overcome Pollution* (STOP), Sauvons Montréal, le

²⁷ Rogel emprunte lui-même le terme « nébuleuse écologique » au journaliste français Michel Bosquet. Devant cette hétérogénéité des associations formant le mouvement environnemental, certains auteurs ont entrepris d'analyser les différentes tendances qu'il présente et de les classer. Si Rogel les sépare sommairement en deux en différenciant les environmentalistes (plus réformistes) de la tendance écologiste (plus radicale), Vaillancourt dégage quant à lui huit différents idéotypes composant le mouvement, obtenus par le croisement d'un axe idéologique principal, opposant les orientations contre-culturelles et socio-politiques, avec plusieurs autres catégories définies par les inclinaisons idéologiques, le degré de radicalité, le type d'action privilégié ou les principales préoccupations environnementales des groupes. Rogel, *Un paradis de la pollution*, p. 126-127 ; Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 133 ; Jean-Guy Vaillancourt, « Le mouvement vert au Québec : une perspective historique et sociologique », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (2015), p. 113-132.

²⁸ Par exemple, le 22 avril 1970, lors du premier Jour de la Terre, le co-directeur du *Montreal Star* Boyce Richardson publie un article intitulé : « Public awareness on pollution at all-time peak: Cry for clean environment gathers steam fast ». AVM, VM6-D808-3.

Monde à bicyclette (MàB) et la Fédération québécoise du cyclotourisme (FQC). Le principal critère qui a motivé notre sélection est que ces cinq groupes, par leurs discours et leurs actions, ont tous contribué à formuler les critiques à l'égard des risques environnementaux de l'automobile dans l'espace public. Durant la période étudiée, ils véhiculent par ailleurs tous une vision similaire de l'environnement, qui réfère autant à ses réalités matérielles qu'à sa dimension sociale.

En plus de leur contribution à la lutte contre les impacts environnementaux de l'automobile, nous avons retenu ces cinq associations en raison de leur importance dans la société civile. Ces groupes ne représentent pas des comités *ad hoc* éphémères ne visant qu'un objectif précis ni des groupes de pression, bien que leurs stratégies ressemblent par moment à celles de ce type de groupes²⁹, comme nous le verrons au chapitre 6. Il s'agit d'organisations de mouvement social, qui tentent d'influencer la société par le recours à la force du nombre, qui entrevoient leur rôle dans la société civile sur la longue durée – certaines d'entre elles existent d'ailleurs encore aujourd'hui – et qui véhiculent des idéaux démocratiques qu'ils souhaitent appliquer à toute la société. Ainsi, elles ont tenté d'assurer une certaine présence sur la scène publique montréalaise afin d'obtenir de la visibilité et de gagner le soutien de la population, espérant ainsi donner plus de poids politique à leurs demandes. Finalement, la présence importante de ces groupes dans la société et le dynamisme de leurs activités ont également produit beaucoup de sources et laissé de nombreux documents, un élément non négligeable qui nous a également guidée dans leur sélection.

²⁹ Pour une définition des groupes de pression et de leur stratégies, voir Jérôme Boivin et Stéphane Savard (dir.), *De la représentation à la manifestation : Groupes de pression et enjeux politiques au Québec, 19^e et 20^e siècles*, Québec, Septentrion, 2015, p. 21-22. Savard et Boivin basent leur définition sur les analyses d'André Bélanger et de Vincent Lemieux (*Introduction à l'analyse politique*, Montréal, Gaëtan Morin, 2002) afin de présenter ces définitions.

Par ailleurs, alors que la théorie des nouveaux mouvements sociaux mentionnée plus haut nous aide à comprendre la signification de ces mouvements, la théorie de la mobilisation des ressources (TMR) peut, de son côté, fournir des outils afin de mieux appréhender les organisations reliées à ces mouvements. En effet, ce cadre théorique met l'accent sur la disponibilité des ressources, des organisations et des réseaux existants, ainsi que sur l'habileté des adhérents du mouvement à s'organiser, à rassembler leurs ressources et à les utiliser de manière efficace³⁰. En plus de souligner l'importance des réseaux et des nouvelles ressources humaines et matérielles rendues disponibles par les conditions économiques favorables dans l'après-guerre, la TMR identifie également certaines conditions d'émergence des organisations liées aux NMS, notamment la montée de la nouvelle classe moyenne et sa disposition à financer les MS, ainsi que de l'aide financière apportée par diverses institutions et surtout par des organismes gouvernementaux. Cette approche suggère ainsi que les agences gouvernementales ont joué un rôle crucial dans la mobilisation des NMS en fournissant des ressources – financières, humaines et matérielles – aux organisations citoyennes à l'aide de différents programmes³¹.

Comme pour plusieurs autres groupes militants, la plupart de ces conditions d'émergence identifiées dans la TMR sont réunies dans les associations étudiées ici. Ainsi, nous verrons comment ces organisations environnementales ont misé sur leur capital social et organisationnel afin de se développer, en plus de bénéficier du soutien crucial du financement fédéral dans le maintien de leurs activités³². Loin

³⁰ Steven Buechler, *Social Movements in Advanced Capitalism: The Political Economy and Cultural Construction of Social Activism*, Oxford, Oxford University Press, 1999, p. 34-35.

³¹ Eduardo Canel, « New Social Movement Theory and Resource Mobilization: The Need For Integration », dans W. K. Carroll (dir.), *Organizing Dissent: Contemporary Social Movements in Theory and Practice*, Toronto, Garamond Press, 1992, p. 39.

³² Dans son ouvrage *Canada's Right Revolution*, le sociologue Dominique Clément confirme d'ailleurs le poids du financement étatique pour les organisations des droits de l'homme, dont l'importance représentait souvent « the difference between survival and dissolution ». Voir Dominique Clément, *Canada's Right Revolution: Social Movements and Social Change, 1937-1982*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2008, p. 205. D'autres historiens se penchant sur les organisations

d'être un simple outil afin de réaliser leurs activités, ce soutien financier du fédéral a également joué un rôle dans l'établissement de leurs priorités, puisque les subventions fédérales devaient être réservées à la réalisation de projets éducatifs par les groupes. Dans cette partie, il ne s'agit donc pas de présenter l'historique complet de chacun de ces groupes, mais plutôt de comprendre qui ils sont et de saisir la manière dont ils ont participé à la construction et à la politisation des risques environnementaux de l'automobile.

4.2.1 Lutte à la pollution: la *Society to Overcome Pollution* et la Société pour vaincre la pollution

Incorporées toutes deux en 1970, la Société pour vaincre la pollution et la *Society to Overcome Pollution* sont les deux figures les plus emblématiques du mouvement environnemental moderne au Québec. Comme nous le verrons, il ne s'agit pas seulement de deux des plus importantes, des plus présentes sur la scène publique et de celles qui ont vécu le plus longtemps – la SVP est d'ailleurs toujours active –, mais il s'agit aussi des deux associations qui représentent le mieux l'essence du début du mouvement environnemental tel qu'il se développe en Amérique du Nord³³. Même les deux noms choisis par ces associations reflètent des tendances nord-américaines : comme plusieurs autres groupes environnementaux, non seulement ces noms révèlent la perception de leurs membres quant à leur mission et identité, mais

environnementales ont également confirmé cette importance du financement fédéral. Voir Daniel Ross, « 'Vive la vélorution !' : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980 », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (hiver 2015), p. 97 pour le M&B et O'Connor, *Toronto the Green*, p. 166-168 pour Greenpeace et Pollution Probe.

³³ Les deux associations feraient partie de la faible proportion des associations environnementales (15 %) qui en auraient plus de 1000 membres. Marcel Harnois, *Les groupes environnementaux du Québec. Interventions des groupes environnementaux dans le domaine de l'éducation relative à l'environnement et attentes à l'endroit du ministère de l'environnement du Québec.*, Mémoire de M.A. (écologie), UQAM, 1986, p. 28.

les acronymes utilisés afin de les désigner font référence à leur militantisme et évoquent un appel à l'action³⁴.

Malgré le fait qu'elles soient souvent traitées ensembles ou considérées comme les pendants anglophone et francophone d'un même groupe, la STOP et la SVP sont bien deux entités distinctes. C'est le groupe STOP qui est fondé en premier, alors que Carol Farkas, une Américaine vivant dans la ville de Pointe-Claire dans l'ouest de l'île de Montréal et se définissant comme une « housewife », entreprend avec son mari de tester le niveau de phosphates contenu dans plusieurs détergents disponibles sur le marché en 1969. Peu de temps après, Farkas et quelques autres « housewives » de sa communauté installent un petit bureau dans la *Unitarian Lakeshore Church* et fondent un groupe consacré à la lutte à la pollution, rapidement nommé la *Society to Overcome Pollution*³⁵. Leurs membres étant surtout anglophones au départ, l'anglais est la langue officielle du groupe. Au fil de ses premières années d'existence, toutefois, presque autant de francophones que d'anglophones y militent³⁶. Quelques mois après la fondation de STOP, c'est au tour de la SVP d'être créée en juin 1970 sous l'impulsion d'Hélène Lajambe, une francophone qui militait au sein de STOP depuis les débuts de l'organisation, avec l'aide de Tony LeSauteur et Sheila Shulman³⁷.

Dès le début, le membership des deux groupes est formé par un mélange de femmes éduquées de la classe moyenne et de professionnels, comme des médecins, des chimistes et des économistes, qui apportent une aura d'expertise à chacun des groupes. Le profil de leurs membres répond ainsi aux conditions d'émergence des organisations de nouveaux mouvements sociaux selon la théorie de la mobilisation

³⁴ James Longhurst identifie quelques-uns de ces groupes aux États-Unis : COPE, GASP, CHOKE, CAN. Longhurst, *Citizen Environmentalists*, Meford, Tufts University Press, 2010, p. 79.

³⁵ Le groupe STOP est incorporé le 15 septembre 1970.

³⁶ Rogel, *Un paradis de la pollution*, p. 127.

³⁷ *Ibid.*, p. 127 n6. ; Barr, *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement*, p. 94.

des ressources, telle qu'abordée plus haut. Il correspond également à la définition proposée par James Longhurst des « citizen environmentalists » : « they were mixed-gendered, middle-class professionals who used the language of citizenship, professional expertise, and maternalism to gain access to environmental policymaking and enforcement institutions »³⁸.

À l'instar de la plupart des groupes environnementaux émergeant au début des années 1970 en Amérique du Nord, la SVP et STOP proposent un environnementalisme réformateur et revendicateur imprégné de militantisme, qui cherche à rejoindre un public large en s'appuyant sur les médias, tout en visant plus particulièrement les jeunes. Légèrement plus radicale dans son ton que STOP, la SVP définit ainsi ses objectifs dans le premier bulletin mensuel publié par l'association:

Ce premier bulletin est à la fois un faire-part de naissance [...] et une déclaration de guerre – guerre à l'apathie des populations, guerre à la pire des cécités : celle de ceux qui ne veulent pas prendre leurs responsabilités. [...]

Nos buts sont donc clairs :

- 1) Répandre les informations que nous recueillons essentiellement de journaux et organismes spécialisés ainsi que du Mouvement de Résistance à la Pollution, groupe d'experts dont certains luttent depuis une vingtaine d'années pour la sauvegarde de l'environnement. Nous ne pouvons évidemment diffuser que des renseignements de première main et de sources absolument fiables.
- 2) Grouper les efforts de tous les francophones afin de présenter un front uni et organisé dans l'action commune et concertée que nous devons mener avec les groupes anglophones STOP et CSRS [Citizens for Social Responsibility in Science].

³⁸ Longhurst, *Citizen Environmentalists*, p. 58. Pour une explication plus poussée de qui étaient ces « citizen environmentalists », voir tout le chapitre 3. Pour une autre définition de ces groupes, voir Nicholas Freudenberg et Carol Steinsapire : « Not in our Backyards : The Grassroots Environmental Movement », dans Riley Dunlap et Angela Mertig (dir.), *American Environmentalism : The U.S. Environmental Movement 1970-1990*, New York, Taylor & Francis, 1992, p. 27-37.

3) Agir ensemble et avec l'aide des médias aux divers niveaux de gouvernement pour enfin faire échec à l'omnipotence d'industriels irresponsables, conjuguée à une certaine folie des grandeurs³⁹.

Malgré leur critique parfois féroce à l'égard des autorités et des responsables de la pollution, leur mandat et leurs premières activités restent surtout orientés vers la diffusion de l'information, l'éducation du public et la recherche de solutions afin d'enrayer la pollution.

Dès leur fondation, la SVP et STOP bénéficient de différentes sources de revenus afin de financer leurs activités. Outre l'argent provenant des cotisations des membres, ils peuvent ainsi compter sur un don offert à chacun d'eux par la brasserie Labatt, ainsi que sur plusieurs subventions fédérales octroyées dans le cadre des programmes Perspective-Jeunesse, Initiatives locales et *Winter Work Grants*. Cet argent leur permet de se doter de locaux permanents, d'engager des employés, de monter des bibliothèques environnementales, en plus d'entreprendre la publication de leurs bulletins mensuels et d'amorcer des recherches sur différents enjeux environnementaux. Par exemple, dès 1970, STOP engage une vingtaine d'étudiants afin de mener des études sur le transport public et la pollution de l'air à Montréal, ainsi que sur l'état des législations environnementales au Québec⁴⁰. Rapidement, le groupe ajoute également à ses préoccupations la fumée de cigarette, le développement hydroélectrique à la Baie James et le recyclage. De son côté, la SVP engage elle aussi quelque vingt étudiants dès 1970 afin de mettre en branle sa première activité, une opération de porte-à-porte et une présence dans les centres

³⁹ Hélène Lajambe, *Bulletin SVP no. 1*, octobre 1970, p. 8. Rappelons que le Mouvement de Résistance à la pollution est un groupe d'experts dirigé par Richard Nelson, que nous avons abordé au chapitre 3 de cette thèse.

⁴⁰ Ces recherches aboutissent avec la publication d'études étoffées sur ces sujet, indépendantes de celles du gouvernement. Voir par exemple Robert Ascah et Steve Russ, *The Control of Air pollution in Montreal*, STOP, Montréal, septembre 1970; STOP, *Montreal Transportation*, STOP, 1971; Richard Barbacki, Edward Sein et Andrew Barbacki, *Montreal Air Pollution*, STOP, Montréal, 1972 ; STOP, *Montreal Transportation*, STOP, 1972.

commerciaux afin de distribuer de l'information et des conseils pratiques pour lutter contre la pollution. On recueille également des signatures de citoyens appuyant la création d'un ministère de l'Environnement⁴¹. Les membres de la SVP mènent aussi des recherches qui aboutissent sur la présentation de quelques mémoires, dont un sur la fluoration de l'eau, un autre sur le traitement des eaux usées et finalement un troisième sur l'autoroute est-ouest, comme nous le verrons dans le chapitre 7⁴². Durant les années suivantes, l'association continue de participer à plusieurs débats concernant différents enjeux environnementaux, en publiant des brochures et en pilotant des projets comme *Un fleuve, un parc, La Baie James, c'est grave, grave, grave* et *Le Citoyen protège son environnement*⁴³.

En plus de leurs recherches et publications, les deux associations organisent et participent à différentes activités publiques visant à attirer l'attention et surtout à conscientiser la population aux enjeux de pollution. Elles tiennent conjointement, par exemple, un kiosque à l'exposition Terre des hommes en août 1970 et s'occupent de la programmation locale du Jour de la Survivance à Montréal, un événement célébré internationalement⁴⁴. De concert avec une pléiade d'autres groupes citoyens et communautaires et avec l'appui concret de l'Office national du film et de quelques Cégeps, les deux associations organisent également une semaine d'éveil collectif intitulée « Survival Week – Pollution, une question de vie »⁴⁵. En avril 1971, STOP et

⁴¹ « Ce que nous avons fait en juillet et août 1970 », *Bulletin SVP no. 1*, octobre 1970.

⁴² Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 83.

⁴³ Société pour Vaincre la Pollution, *La Baie James, c'est grave, grave, grave*, Montréal, SVP, 1972; *Le citoyen protège son environnement*, Montréal, SVP, 1974.

⁴⁴ AVM, VM6-D808-3, Norman Pascoe, « Rally points up pollution », *The Montreal Star*, 13 octobre 1970; « Aujourd'hui! 'Survival Day' pour réfléchir sur la pollution », *La Presse*, 14 octobre 1970.

⁴⁵ Les autres groupes participant à l'organisation de cette semaine d'éveil collectif sont le Conseil central de Montréal de la CSN, la Fédération des Travailleurs du Québec, l'Alliance des professeurs de Montréal, l'Association des Nations unies, le Conseil national des femmes juives, le Mouvement de résistance à la pollution, la Fédération québécoise de la faune, la Fédération des associations de chasse et de pêche du Québec, la Société Saint-Jean-Baptiste, le Conseil montréalais des femmes du Québec, la Voix des femmes, ainsi que les Cégeps Maisonneuve, Ahuntsic et du Vieux Montréal. AVM, VM6-D808-3, « L'ONF et la semaine d'éveil collectif des groupes anti-pollution de Montréal », *La Presse*, 10 octobre 1970.

SVP figurent aussi parmi les plus importants organisateurs des célébrations du deuxième Jour de la terre prenant place à Montréal⁴⁶.

Ainsi, les premières activités de la Société pour vaincre la pollution et de la *Society to Overcome Pollution* témoignent largement de l'importance que les deux groupes accordent à la sensibilisation et à l'éducation du public, de même qu'au volet de leur mandat consacré à la recherche. Une autre partie importante des mandats de la SVP et de STOP consiste à faire pression sur les autorités afin d'obtenir une meilleure protection de l'environnement. Ces pressions sont révélatrices de l'orientation réformatrice de STOP et de SVP. En janvier 1971, dans le contexte politique extrêmement chargé qui suit la Crise d'octobre de 1970, la SVP prévient ainsi dans son bulletin mensuel qu'aucune action illégale ou violente commise par un membre ne sera tolérée ou endossée par le groupe. L'association dresse plutôt une liste d'actions qui pourraient être entreprises par les membres, qui comprend des lettres aux industries polluantes, des appels téléphoniques insistants, des manifestations pacifiques, la distribution d'information, les causeries dans divers cercles sociaux, des pétitions et des visites aux représentants politiques⁴⁷. Nous verrons plus en détail les stratégies politiques des deux groupes dans le chapitre 6. Pour l'instant, mentionnons que les moyens qu'ils utilisent afin d'influencer directement les responsables politiques se résument à faire des démonstrations publiques, du lobbying et à participer aux processus décisionnels lorsqu'ils en ont l'occasion⁴⁸.

Les premières préoccupations environnementales de la SVP et de STOP reflètent les préoccupations que l'on retrouve chez la plupart des associations urbaines à cette époque : la lutte à la pollution sous toutes ses formes (de l'air, de l'eau et du sol, voire

⁴⁶ AVM, VM6-D808-3, « Earth Day: Marches, rallies, displays make up two-day celebration », *The Gazette*, 14 mai 1971.

⁴⁷ « Règlements intérieurs », *Bulletin de liaison SVP*, janvier 1971.

⁴⁸ Par exemple, la SVP dépose des mémoires devant différentes commissions, comme la Commission d'audiences publiques sur l'autoroute est-ouest, la Commission parlementaire des ressources naturelles sur l'énergie et les deux groupes participent aussi à la Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal.

du bruit), l'aménagement de l'espace urbain, les transports publics, la critique de la société de consommation. Nous présenterons plus loin les critiques émises par STOP et la SVP visant spécifiquement l'automobile. Pour l'instant, mentionnons simplement que la nature de leurs préoccupations générales, et particulièrement l'attention qu'elles portent à la pollution de l'air, fait de ces deux associations des candidats parfaits pour être des acteurs de premier plan dans la critique et la politisation des risques de la pollution automobile à Montréal. Durant la deuxième moitié des années 1970, les préoccupations des deux groupes changent quelque peu, alors que leur attention – surtout celle de la SVP – se porte de plus en plus sur les questions du nucléaire et de l'énergie⁴⁹. Mentionnons également qu'en plus de leurs préoccupations environnementales, la SVP et STOP sont animées par des idéaux démocratiques, s'inscrivant ainsi dans une tendance plus large identifiée chez les groupes environnementaux et chez d'autres groupes citoyens associés à différents nouveaux mouvements sociaux de l'époque. Leur désir de voir la société s'ouvrir à une démocratie participative, décentralisée, où le pouvoir serait plus accessible à tous et où les citoyens pourraient participer aux processus décisionnels les concernant se traduit ainsi dans leur organisation interne par l'adoption d'un modèle de démocratie associative⁵⁰.

Malgré leur présence importante sur la scène publique et le dynamisme de leurs activités, STOP et la SVP ont toujours représenté un nombre d'adhérents assez modeste. Ainsi, en mai 1971, STOP comptait environ 2 000 membres. Deux ans plus tard, le groupe atteint un plafond, avec 4 000 membres et 14 employés à temps plein

⁴⁹ Voir par exemple cette brochure : Société pour vaincre la pollution, *Tout ce que vous aimeriez ne pas savoir sur l'énergie nucléaire et que l'on ne voudrait pas non plus vous dire*, Montréal, 1974. La SVP lance aussi l'idée d'un vaste débat public sur l'énergie, qui débouche en 1977 sur la formation d'un Front commun anti-nucléaire rassemblant plusieurs groupes environnementaux, dont STOP, Sauvons Montréal et le Monde à bicyclette ainsi que sur un Front commun pour un débat public sur l'énergie en 1979. Voir Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 117-119.

⁵⁰ Valérie Poirier, « La Société pour Vaincre la Pollution comme mouvement démocratique et critique de la société de consommation (1970-1980) », *Bulletin du RCHTQ*, Vol. 34, no 1 (87), printemps 2008, p. 4-14.

afin d'assurer son fonctionnement, ce qui est tout de même considérable pour une association environnementale de l'époque⁵¹. Par la suite, son membership commence à décliner rapidement. Cette tendance est attribuée à la fois à l'orientation du groupe désormais de plus en plus axée sur les services, ce qui a comme conséquence une diminution de ses efforts afin de recruter de nouveaux membres, et surtout au fait que ses demandes de subventions se voient refusées⁵². Ainsi, en 1976, l'organisation ne compte plus que 400 membres⁵³. Essentiellement soutenues par les cotisations des membres, des subventions occasionnelles et le travail des bénévoles, les activités de STOP continuent, mais de façon plus modeste. Par exemple, en 1976, le bulletin du groupe est intégré à la publication *SOS Montréal*, que fait paraître régulièrement l'association Sauvons Montréal, également étudiée dans ce chapitre. Quant à la SVP, elle compte moins de membre que STOP, soit un sommet d'environ 1 000 à la fin de le décennie 1970, mais garde des appuis stables. Elle bénéficie également d'une présence beaucoup plus étendue à travers la province, plusieurs comités s'étant formés dans différentes régions québécoises, tandis que STOP concentre ses activités essentiellement dans la région montréalaise⁵⁴.

Malgré leur membership qui peut paraître faible⁵⁵, le dynamisme dont la SVP et STOP font preuve sur la scène publique, l'importante couverture de leurs activités

⁵¹ En comparaison, la SVP a eu un maximum de six employés engagés à temps plein. Barr, *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement*, p. 94.

⁵² Barr, *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement*, p. 93.

⁵³ Service de gestion des documents et des archives de l'Université Concordia (AUC), Laura Beal, « STOP numbers waning », *The Georgian*, vol. 40, no 7 (septembre 1976), p. 3.

⁵⁴ « Projets d'été », *Bulletin de liaison SVP*, été 1971, p. 2.

⁵⁵ Notons toutefois que selon le mémoire de maîtrise de Marcel Harnois sur les groupes environnementaux au Québec, plus de 52,5% de ces groupes auraient moins de 200 membres et seulement 15% en auraient plus de 1000, plaçant ainsi la SVP et de STOP parmi les plus importants groupes environnementaux de la province. Marcel Harnois, *Les groupes environnementaux du Québec. Interventions des groupes environnementaux dans le domaine de l'éducation relative à l'environnement et attentes à l'endroit du ministère de l'environnement du Québec*, mémoire de maîtrise, UQAM, 1986, p. 28.

dans les médias⁵⁶, la qualité de leurs recherches scientifiques et la pression qu'ils s'efforcent de maintenir sur les autorités politiques leur permettent de se positionner dès le début des années 1970 comme des acteurs légitimes ainsi que comme des autorités crédibles en ce qui concerne les enjeux environnementaux. Au début des années 1980, l'importance de ces groupes est reconnue par le sociologue de l'environnement Jean-Guy Vaillancourt, qui affirme que STOP et surtout la SVP représentent certainement deux des plus importantes organisations écologiques québécoises. Cette importance est également soulignée par Mattei et Moreau, qui la résumant ainsi en 1983 : « toute tentative de structuration politique ou autre du mouvement écologique serait sans doute vouée à l'échec sans la participation effective de ces deux associations »⁵⁷.

4.2.2 Sauvegarde du patrimoine : Sauvons Montréal

C'est dans le contexte des nombreux projets de modernisation du centre-ville, et plus directement dans la foulée de la controverse entourant la démolition de la maison Van Horne, une résidence d'architecture victorienne datant du XIX^e siècle, que naît l'organisme Sauvons Montréal en 1973⁵⁸. Dans les jours suivant cet échec des milieux pour la sauvegarde des bâtiments patrimoniaux, les citoyens et groupes concernés par la préservation du patrimoine bâti de Montréal sont conviés à une rencontre publique largement médiatisée afin de concerter leurs actions. Excédés des démolitions entraînées par les vastes opérations de rénovation urbaine, encouragés par la mouvance contestataire qui animait la société civile montréalaise, ainsi que par

⁵⁶ Norman Pascoe du journal *The Montreal Star* est un des journalistes qui se montrera le plus prompts à couvrir la STOP et la SVP à leurs débuts. Voir par exemple AVM, VM6-D808-3, Norman Pascoe, « Pollution fighters stymied », *The Montreal Star*, 7 août 1970; Norman Pascoe, « Rally points up pollution », *The Montreal Star*, 13 octobre 1970.

⁵⁷ Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 90. B. Mattei et S. Moreau sont cités dans Barr, *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement*, p. 95.

⁵⁸ Pour une histoire plus complète de la lutte afin de préserver cette maison et de la sauvegarde du patrimoine bâti de Montréal de manière plus générale, voir Martin Drouin, *Le combat du patrimoine à Montréal (1973-2003)*, Montréal, Presses de l'Université du Québec, 2005, p. 35.

un mouvement environnemental de plus en plus dynamique qui s'inquiétait des piètres conditions de l'environnement urbain, les groupes de citoyens et de professionnels réunis en ce 13 octobre 1973 décident donc de fonder Sauvons Montréal⁵⁹. Empruntant une forme fédérative, Sauvons Montréal réunit dès le départ 11 associations communautaires et de conservation, un nombre qui grimpe à 23 deux ans et demi en plus tard. La nature et les objectifs de la fédération sont largement hétérogènes ; certains de ses membres s'intéressent au droit, à l'accès ou à la restauration des logements, d'autres sont voués à la sauvegarde du patrimoine, ou encore à la promotion d'un environnement urbain sain⁶⁰. Dans son ouvrage *Le combat du patrimoine à Montréal*, Martin Drouin affirme que si l'aspect fédératif de Sauvons Montréal est affirmé dès le départ afin de souligner l'ampleur de la contestation, il laisse peu à peu toute la place à l'organisme fédéral⁶¹. Néanmoins, la diversité à la source de Sauvons Montréal force la fédération à composer avec des intérêts beaucoup plus larges que la seule sauvegarde du patrimoine architectural et historique de Montréal, ce qui l'incite à faire la synthèse de toutes ces luttes. Lorsque Sauvons Montréal commence à publier son bulletin mensuel *SOS Montréal* en 1976, elle explicite ses nombreux chevaux de bataille : « neighbourhood protection, provision for housing and open space, conservation of heritage buildings, and a general concern about the quality of the urban environment »⁶². Ces préoccupations en font donc un acteur déterminé à lutter contre les conséquences environnementales de l'automobile en ville, comme nous le verrons plus loin.

⁵⁹ « How Save Montreal Began », *SOS Montréal*, vol. 1, no 3, avril 1976, p. 5.

⁶⁰ Martin Drouin dresse la liste de ces premiers organismes membres : Espaces verts, les Amis de la gare Windsor, Sauvons notre Main, le Comité d'art sacré de l'archevêché de Montréal, l'Association des citoyens de Westmount-en-bas, l'Association des citoyens de Milton Park, Loge-Peuple, Loge-Antoine, Great Places, la Commission Viger, l'Association des architectes de Montréal, la *Society to Overcome Pollution*. Drouin, *Le combat du patrimoine à Montréal*, p. 41 ; « How Save Montreal Began », *SOS Montréal*, vol. 1, no 3, avril 1976, p. 5.

⁶¹ Drouin, *Le combat du patrimoine à Montréal*, p. 41.

⁶² « How Save Montreal Began », *SOS Montréal*, vol. 1, no 3, avril 1976, p. 5.

Quant aux formes que prend sa lutte, la fédération affirme que son activité principale quotidienne est de « venir à bout des crises urbaines : soit en aidant un locataire à combattre une éviction illégale, ou soit en regroupant les citoyens pour former un comité dans un quartier menacé »⁶³. Sauvons Montréal entrevoit ainsi son rôle immédiat dans la société civile comme en étant celui d'apporter de l'aide technique, de la coordination et du soutien aux groupes et individus qui expriment un besoin précis. Mais la fédération n'agit pas qu'en situation de crise urbaine, lorsque l'environnement ou les logements sont directement menacés. Elle travaille aussi en amont, afin de prévenir ces crises. Différents types d'évènements sont organisés afin de sensibiliser le public à la sauvegarde du milieu urbain, comme des soirées d'information publiques ainsi qu'une série de tours guidés à pieds ou à vélo qui connaît un vif succès⁶⁴. Son premier grand projet a été de mener une étude sur le centre-ville de Montréal, qui comprenait notamment un premier inventaire des bâtisses et des secteurs qui devraient être préservés, et de la soumettre à l'administration municipale. Un des dossiers qui occupe Sauvons Montréal dès sa fondation est celui de faire pression sur la Ville afin qu'elle mette sur papier un plan d'urbanisme pour Montréal, qui guiderait le développement du centre-ville, protégerait les quartiers, les espaces verts ainsi que les bâtiments socialement et culturellement importants⁶⁵. Sur ce dossier, la fédération remporte une victoire partielle : en 1976, à la suite des pressions qu'elle exerçait conjointement avec un parti municipal d'opposition, le Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM), la Ville acquiesce à un plan d'urbanisme tout en refusant de le préparer publiquement et avec la participation active des citoyens. Profondément engagé envers cette idée de la participation du public aux enjeux urbains, Sauvons Montréal met sur pied, à la suite du refus de la ville, la Commission des citoyens sur l'avenir de Montréal afin de faciliter la tenue d'un débat public sur la planification de l'avenir de l'environnement

⁶³ « Sauvons Montréal, c'est quoi ? », *SOS Montréal*, vol. 1, no 3, avril 1976, p. 4.

⁶⁴ « History of Save Montreal », *SOS Montréal*, vol. 1, no 3, avril 1976, p. 7.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 6-7.

urbain de Montréal, comme nous le verrons dans le chapitre 6. Quant au financement, les activités de Sauvons Montréal sont assurées par les coûts d'adhésion des membres, les appels de fonds et, de manière plus importante à partir de 1975, par des subventions obtenues d'Héritage Montréal, un organisme privé sans but lucratif fondé cette année-là afin de préserver le patrimoine montréalais.

4.2.3 Lutttes cyclistes : le Monde à bicyclette et la Fédération québécoise du cyclotourisme

Les deux autres associations dont nous analyserons le discours et les actions sont des associations cyclistes. Durant les années 1960 et 1970, la pratique du vélo connaît un engouement nouveau en Amérique du Nord. Différents facteurs ont encouragé ce boom, incluant la hausse du prix de et la nouvelle sensibilité environnementale⁶⁶. Cet engouement provoque rapidement la formation d'associations dédiées à la promotion de la bicyclette et au militantisme cycliste. Récemment, plusieurs chercheurs se sont penchés sur la signification de ce type de militantisme et l'ont relié à d'autres mouvements et groupes de pression qui participaient également à la contestation sociale de cette époque, comme le mouvement environnemental, la contre-culture et les partisans du nouvel urbanisme⁶⁷. En s'invitant dans les débats sur l'environnement, le transport et l'urbanisme, les groupes cyclistes de la région de

⁶⁶ Daniel Ross mentionne également d'autres facteurs, comme l'innovation technologique, qui avait permis la mise en vente de nouveaux vélos légers, performants et bon marché, ainsi que l'intérêt croissant pour la forme physique et la santé. Ross, « 'Vive la vélorution!' », p. 94.

⁶⁷ Voir notamment Paul Rosen, « Up the Vélorution: Appropriating the Bicycle and the Politics of Technology » dans Ron Eglash (dir.), *Appropriating Technology: Vernacular Science and Social Power*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2004, p. 365-390; Dave Horton, « Environmentalism and the Bicycle », *Environmental Politics*, vol. 15, no 1 (2006), p. 41-58; Jeff Mapes, *Peddaling Revolution: How Cyclists are Changing American Cities*, Portland, Oregon State University Press, 2009; Zack Furness, *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, Philadelphie, Temple University Press, 2010; Luis Vivanco, *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*, New York, Routledge, 2013. Au Québec, voir Ross, « 'Vive la vélorution' », p. 92-93 et Ivan Carel, « Les cyclistes : du progrès moderne à la révolution écologiste » dans Boivin et Savard, *De la représentation à la manifestation*. Sur le nouvel urbanisme, voir Michel Ouellet, « Le smart growth et le nouvel urbanisme : synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 50, no 140 (septembre 2006), p. 175-193.

Montréal ont très certainement participé, à des degrés divers, au climat contestataire de l'époque ainsi qu'à la lutte contre l'impact environnemental de l'automobile. Pour ce chapitre, deux associations ont retenu notre attention, à la fois en raison de leur présence à Montréal et de leur apport à la définition et à la politisation des risques environnementaux de l'automobile : le Monde à bicyclette (MàB) et la Fédération québécoise du cyclotourisme (FQC).

Le Monde à bicyclette

Dans un article récent consacré à l'histoire du Monde à bicyclette, Daniel Ross identifie l'engouement nouveau que connaît le vélo en Amérique du Nord au début des années 1970 ainsi que les « cyclo-frustrations » occasionnées par le manque d'infrastructures adéquates comme étant les principaux facteurs à l'origine de la fondation du groupe⁶⁸. Ainsi, en avril 1975, un groupe de jeunes cyclistes enthousiastes se réunit dans l'appartement du militant Robert Silverman afin de fonder le Monde à bicyclette⁶⁹. Peu après sa fondation, Claire Morissette se joint au groupe et en sera, avec Silverman, une des figures les plus marquantes. Par sa grande implication en tant que militante écologiste et féministe, elle marque en effet les orientations et activités du groupe⁷⁰.

Dès les premières semaines, le Monde à bicyclette publie un « Manifeste cycliste » et met sur pied une série d'activités prenant place durant une Semaine de la bicyclette, qui culmine avec une Manif cycliste attirant près de 3 000 personnes, afin de

⁶⁸ Ross, « 'Vive la vélorution' », p. 92-93.

⁶⁹ Robert Silverman est sans conteste un personnage clé dans l'histoire du Monde à bicyclette. Ross écrit ceci à son sujet : « Au milieu des années 1960, il organisait des manifestations contre la guerre du Viêt-Nam avec les trotskystes de la Ligue socialiste ouvrière. Après avoir découvert les bénéfices du vélo en France en 1969, il refuse définitivement, avec l'engagement qui le caractérisait, de conduire une voiture. Silverman est l'une des principales têtes pensantes du groupe, en plus d'être l'un de ses porte-paroles les plus en vue ». *Ibid.*, p. 97.

⁷⁰ Pour en savoir plus sur Morissette, voir son livre : Claire Morissette, *Deux roues, un avenir*, Montréal, Éditions Écosociété, 2009.

sensibiliser les Montréalais à la pratique du vélo⁷¹. Ces premières activités du groupe connaissent un succès important : non seulement elles jouissent d'une couverture médiatique favorable dans les journaux francophones comme anglophones, mais elles reçoivent également l'appui du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM), un parti municipal progressiste tentant de s'imposer comme une solution de rechange au Parti civique de Jean Drapeau, ainsi que de plusieurs autres groupes citoyens et environnementaux comme la SVP, STOP, Sauvons Montréal et la Fédération québécoise du cyclotourisme. Rapidement, le membership du MâB grimpe, jusqu'à atteindre un sommet d'environ 400 en 1977⁷². Comme le mentionne Ross, cet essor des adhésions provoque des changements dans la composition du groupe. Évaluant d'un petit noyau d'anglophones vers un plus grand groupe dominé par des francophones – le français deviendra la langue officielle du groupe dès 1977⁷³ –, elle reflète, selon lui, une tendance observée chez d'autres groupes militants à Montréal à la même époque⁷⁴. Par ailleurs, le membership du groupe est plus hétéroclite que celui de STOP et de la SVP. Ainsi, on retrouve parmi leurs adhérents des cyclistes de conditions sociales et d'âges variés « en provenance de différents quartiers de la ville, incluant des étudiants, des professionnels et un certain nombre de "marginiaux" autoproclamés »⁷⁵. À l'instar de ces deux autres associations environnementales, le MâB reçoit des subventions fédérales, notamment par le biais du Programme d'Initiatives locales, ce qui lui permet d'ouvrir un bureau, de publier un bulletin mensuel bilingue et de poursuivre ses activités.

⁷¹ Archives du Monde à bicyclette (AMâB), carton 7, dossier Manifeste cycliste, Robert Silverman, *The Bicyclists' Manifesto*, 26 mai 1975 ; dossier « Semaine de la bicyclette », Claude Bernard, *Rapport de la Semaine de la bicyclette*, avril 1977.

⁷² Ross, « 'Vive la vélorution' », p. 97.

⁷³ « Congrès du Monde à Bicyclette », *SOS Montréal*, mai 1977, p. 16.

⁷⁴ Ross, « 'Vive la vélorution' », p. 98. Voir aussi Andrée Fortin, *Le Rézo : Essai sur les coopératives d'alimentation saine au Québec*, Québec, IQRC, 1985, p. 38 et Timothy Lloyd Thomas, *A City with a Difference : The Rise and Fall of the Montreal Citizens' Movement*, Montreal, Véhicule Press, 1997, p. 27.

⁷⁵ Ross, « 'Vive la vélorution' », p. 98.

En 1977, après un an et demi d'existence, les membres du Monde à bicyclette sentent le besoin de se réunir en congrès afin de mieux définir les contours de leur lutte, c'est-à-dire leur orientation, leurs objectifs et leurs modes d'action⁷⁶. Lors de ce congrès, les membres réitèrent et officialisent la prémisse qui constituait leur raison d'être depuis la fondation du groupe : « Sous le poids du développement de l'automobile et de son contrôle basé sur le motif de profits, nos villes ont grandi d'une façon inhumaine et sont maintenant accablées par des problèmes majeurs de circulation, de pollution, de manque d'espaces verts, etc. »⁷⁷. Si la promotion du cyclisme urbain est un des pôles majeurs qui sous-tend l'existence du M&B, la lutte anti-automobile l'est donc tout autant. Comme nous le verrons au prochain chapitre, le M&B ne critique pas seulement l'automobile pour ses conséquences écologiquement et socialement destructrices, mais également les systèmes politique et économique qui, de concert, participent à son encastrement culturel et l'érigent en une nécessité, aliénant ainsi la nature et les populations⁷⁸. C'est donc afin de faire face à tous les problèmes cristallisés par l'automobile et afin d'exprimer leur refus du système qui encourage la consommation d'automobiles que le Monde à bicyclette propose une solution : adopter le vélo et participer à la marche vers la « vélorution ». Dès lors, pédaler est perçu comme un acte subversif, un geste politique.

Plus prosaïquement, le groupe voit en la bicyclette des avantages concrets non négligeables qui en font le moyen idéal de transport en ville : « pas de bruit, pas de fumée, pas d'essence, en plus d'avoir l'avantage d'être une discipline qui garde son homme en forme »⁷⁹. À court terme, le M&B se veut aussi un groupe de pression qui revendique une amélioration substantielle des infrastructures cyclistes. La liste de ses

⁷⁶ Ce congrès était ouvert. Plusieurs membres d'autres associations (Sauvons Montréal, la SVP et Espaces Verts) y ont notamment participé. Voir « Congrès du Monde à Bicyclette », *SOS Montréal*, mai 1977, p. 16.

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ Robert Silverman, « Les gens de la terre », *Bulletin Le Monde à bicyclette*, no 4, février 1977; Robert Silverman « Énergie et Équité », *Journal l'Environnement*, vol. 4, no 4, septembre 1977, p. 5-7.

⁷⁹ « Environnement physique », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 18-19.

exigences comprend ainsi « des pistes cyclables, des stationnements, l'accès aux ponts et au métro, l'éducation cycliste dans les écoles, des bicyclettes publiques, la transformation des pistes cyclables pour le ski de fond en hiver ainsi que des supports pour les bicyclettes sur les autobus et dans les trains »⁸⁰. Dans une optique plus large, les membres encouragent une meilleure prise en charge des enjeux du transport et de l'environnement à Montréal en participant à des fronts communs avec d'autres groupes citoyens qui s'intéressent à ces questions. Cet esprit de coopération qui vise la poursuite d'objectifs collectifs incite le groupe à établir des liens profonds non seulement avec les associations présentées dans ce chapitre, mais également à afficher sa solidarité avec d'autres groupes militants d'allégeances écologique, populaire, féministe, syndicale, socialiste, etc.

Là où le Monde à bicyclette se démarque plus clairement des autres groupes étudiés dans ce chapitre, c'est dans ses modes d'action. Bien que ses membres tentent de faire pression sur les autorités politiques comme ceux des autres groupes, ils se révèlent rapidement déçus et méfiants de l'efficacité de la politique formelle. Ce faisant, le M à B développe un moyen original afin de faire entendre ses revendications dans la société : le théâtre de rue, que Silverman appelle le « théâtre de l'absurde » ou le « cyclo-drame »⁸¹. Au fil des années, ces manifestations théâtrales revêtent plusieurs formes, mais elles prennent généralement place dans des endroits publics et visent à livrer leur message de façon surprenante et originale, recevant ainsi une importante couverture médiatique. Les cyclo-drames les plus connus sont certainement ceux se déroulant devant les Salons de l'auto, parfois re-baptisés le Salon de l'étau ou le Salon de la mort pour l'occasion, ou encore les journées mondiales anti-auto et les Die-in, qui consistent à « mourir » symboliquement afin de

⁸⁰ Le Monde à bicyclette, « Congrès du Monde à Bicyclette », *SOS Montréal*, mai 1977, p. 16.

⁸¹ Ross, « 'Vive la vélorution' », p. 104.

représenter les conséquences des « crimes quotidiens » de l'automobile dans la ville⁸².

Gardant un équilibre entre ces initiatives créatives singulières, leurs revendications concrètes et leur ouverture aux idéologies plus radicales qui les inspirent, les membres du Monde à bicyclette incarnent un des exemples les plus révélateurs du rejet de la culture autocentrique dans les années 1970 à Montréal.

La Fédération québécoise du cyclotourisme

Le Monde à bicyclette était certainement le groupe cycliste le plus visible sur la scène publique à Montréal, mais ce n'était toutefois pas le seul ni le plus ancien. En effet, la Fédération cyclotouriste provinciale est fondée par Gabriel Lupien en 1967, avant de devenir la Fédération québécoise du cyclotourisme (FQC) en 1973, puis Vélo Québec en 1979⁸³. Bien qu'implantée dès le départ à Montréal, la Fédération se veut avant tout un organisme de nature provinciale. Inspirée par des initiatives françaises similaires, elle se consacre d'abord à la pratique du cyclotourisme à travers la province, demande l'établissement de routes cyclables rurales et vise surtout les jeunes garçons. Ainsi, durant ses premières années, la FQC est loin d'être militante et ses liens avec les enjeux environnementaux urbains restent ténus. À cet égard, elle ne peut être considérée comme un groupe environnemental à part entière. À partir du milieu des années 1970, toutefois, elle prend de plus en plus position sur les questions du transport, de l'environnement et de la planification urbaine. Ainsi, dans un article paru dans son bulletin *Cyclo-Nouvelles* en 1976, la Fédération annonce qu'elle a

⁸² Claire Morissette, « Salon de l'étau '77 », *Bulletin Le Monde à Bicyclette*, no 4, février 1977, p. 17-18 ; AMàB, carton 7, dossiers Salon de la mort 1976 ; Salon de l'auto 1977, Salon de l'auto 1978 ; Crime quotidien II.

⁸³ Mentionnons qu'il y avait aussi d'autres groupes cyclistes plus petits dans la grande région de Montréal qui échangeaient des informations avec le MàB et la FQC et qui réclamaient sensiblement les mêmes mesures pour la pratique cycliste, dont La Rive-Sud à bécane et Vélo-ville, un projet communautaire étudiant qui opère sur une base estivale. Paul-Étienne Bouchard, « La bicyclette en milieu urbain », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 3, mai 1979, p. 3-4.

complété la première phase de son mandat, qui consistait essentiellement à faire découvrir la bicyclette et son pouvoir comme moyen de loisir, de détente et de mise en forme, ainsi qu'à former une organisation suffisamment forte pour informer la population et lui offrir quelques services essentiels⁸⁴. La FQC annonce du même coup qu'elle amorce sa deuxième phase, dans laquelle la pratique cycliste est présentée comme une solution de rechange écologique et progressiste à l'automobile parce qu'elle permet un mode de vie plus sain, un mode de transport plus équitable envers tous et des villes plus humaines et moins polluées⁸⁵.

Ce glissement dans la perception du vélo et de sa pratique est sans doute en partie attribuable à l'essor et à l'influence des groupes cyclistes implantés en milieu urbain, plus particulièrement le Monde à bicyclette. En effet, la Fédération québécoise du cyclotourisme approuve en grande partie le discours du Monde à bicyclette, notamment en signant conjointement des textes avec des membres de ce groupe et en republiant leurs articles dans *Cyclo-Nouvelles*⁸⁶. On le voit également en examinant les revendications concrètes des deux groupes quant à l'amélioration de la pratique cycliste en milieu urbain, qui sont sensiblement les mêmes⁸⁷.

Malgré un niveau de coopération important qui découle de leurs luttes cyclistes et de quelques objectifs similaires, la Fédération reste tout de même moins radicale et contestataire que le Monde à bicyclette. Elle entrevoit bien sûr la bicyclette comme une solution écologique à l'automobile, mais elle ne considère pas le vélo comme un outil révolutionnaire – ou vélorutionnaire – et ne voit pas le cyclisme comme un geste

⁸⁴ Jean-Yves Martel, « Phase II », *Cyclo-nouvelles*, vol. 4, no 4, juillet 1976, p. 2-3.

⁸⁵ *Ibid.*; « Notre réponse », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 1, mars 1978, p. 3-4; Michel Trudel, « Le droit de se déplacer », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 8, décembre 1978, p. 3-4.

⁸⁶ Voir par exemple cet article : « Le droit de circuler », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 4, juin 1977, p. 3 et 5, signé conjointement par la Fédération québécoise du cyclotourisme et le MâB. Pour des exemples de textes du MâB republiés dans *Cyclo-Nouvelles*, voir Robert Silverman, « Les stationnements, un point de vue très épineux », *Cyclo-nouvelles*, vol. 4, no 3, juin 1976, p. 3; Claire Morissette, « Lutte des femmes et lutte cycliste », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 4, juin 1977, p. 2.

⁸⁷ « Plein air en ville... », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 8, novembre 1977, p. 1.

politique, se concentrant sur la promotion des avantages du vélo. Par ailleurs, en privilégiant la question des ressources touristiques à la disposition des cyclistes ainsi que celle du Code de la route, la Fédération québécoise du cyclotourisme entretient moins de liens avec les autres associations environnementales militantes. À l'exception de ses liens ponctuels avec les autres groupes environnementalistes⁸⁸, elle coopère surtout avec d'autres organismes de plein air, comme le Comité québécois des sentiers de randonnées et la Fédération québécoise de la raquette⁸⁹.

D'autres différences entre la Fédération québécoise du cyclotourisme et les autres associations se retrouvent également au niveau des modes d'actions et de l'organisation. En effet, en dehors de l'organisation d'évènements à travers la province afin de sensibiliser la population à la pratique cycliste, comme la Semaine québécoise de la bicyclette et la Fin de semaine québécoise du cyclotourisme, son mode d'action principal demeure le lobbying auprès des autorités municipales et provinciales. Sur le plan organisationnel, la Fédération, bien qu'elle favorise la participation démocratique de ses membres à la gestion de l'organisation, se montre beaucoup plus structurée et rigide que la SVP, STOP, Sauvons Montréal et le M&B, pour qui l'adoption d'un mode de fonctionnement démocratique semble cruciale. Avec le temps, le mandat de la FQC, devenue Vélo Québec en 1979, continue d'être dédié à la promotion du cyclisme ainsi qu'à l'organisation d'évènements cyclistes, tout en insistant également de plus en plus sur son rôle d'instance experte et consultative sur les questions techniques, comme en témoignent sa participation à la Commission parlementaire chargée de réviser le Code de la route, ses activités de formation et sa publication de guides techniques⁹⁰.

⁸⁸ À partir de 1979, par exemple, Vélo Québec participe conjointement avec tous les autres groupes étudiés dans ce chapitre au Front commun pour un débat public sur l'énergie. « Front commun pour un débat sur l'énergie », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 8, décembre-janvier 1980, p. 7-8.

⁸⁹ « Plein air en ville... », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 8, novembre 1977, p. 1.

⁹⁰ Voir par exemple son premier *Guide technique d'aménagement des voies cyclables* en 1990 et le guide *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* en 2009.

4.2.4 Vision commune et coopération locale

La présentation de ces cinq associations révèle non seulement la centralité de leurs valeurs environnementales, qui représentent dans certains cas leur principale raison d'être, mais également les liens étroits qui les unissent et qui débouchent sur un important niveau de coopération. En effet, bien qu'elles soient toutes indépendantes les unes des autres, présentent des orientations distinctes et poursuivent leurs propres objectifs, leur discours se recoupe à plusieurs niveaux. Puisqu'elles partageaient une vision commune de l'avenir de Montréal – une ville qui serait moins polluée, plus humaine et qui reflèterait les valeurs des citoyens – leur discours est imprégné, comme nous l'avons vu, des mêmes préoccupations environnementales et sociales à l'origine de leurs luttes : pollution, sauvegarde des quartiers, transports urbains, inégalités, logement, justice sociale, démocratie participative, des thématiques qui seront reliées de près ou de loin aux risques environnementaux de l'automobile à Montréal. Mais ces groupes n'ont pas qu'opéré des rapprochements sur le plan idéologique et discursif; ils ont également coopéré concrètement à plusieurs occasions. Ils ont ainsi signé des publications et des revendications communes, ont republié des lettres ou des déclarations d'autres groupes dans leurs bulletins respectifs, ont encouragé les autres associations dans leurs activités, ont participé aux mêmes événements et fronts communs. Cette coopération se déroulait aussi au niveau des individus, alors que leurs militants se sont mêlés à d'autres groupes à plus d'une occasion⁹¹.

4.2.5 Savoir hybride et légitimité des groupes environnementaux

Comment ces cinq groupes environnementaux s'y prennent-ils afin de légitimer leur discours et leur prise de parole publique? Face aux experts fonctionnaires, qui

⁹¹ Pour des exemples d'événements où deux ou plusieurs de ces groupes ont collaboré, voir *SOS Montréal*, no 1, février 1976; « SOS Montréal: des horizons nouveaux », *SOS Montréal/STOP Press*, octobre 1977, p. 4.

investissent leurs discours de l'autorité du savoir scientifique, et aux experts extragouvernementaux, qui utilisent leur statut d'expert afin de présenter un discours crédible sur l'environnement, comment ces groupes justifient-ils la pertinence de leurs critiques ? De quels savoirs et expertises tirent-ils la légitimité de leur discours ?

D'abord, tout comme les deux types de figures expertes étudiées dans les chapitres précédents, les groupes environnementaux – surtout la SVP et STOP – ont également tenté de se légitimer en tant qu'experts crédibles et compétents afin de se prononcer publiquement sur l'environnement montréalais en appuyant leur discours sur les assises du savoir scientifique. D'une part, cette autorité liée à la science et l'expertise est incarnée par les nombreux membres et sympathisants de ces deux groupes qui sont dotés d'une formation scientifique ou d'un statut d'expert et qui participent régulièrement aux activités associatives, qu'il s'agisse de la rédaction d'articles, de conférences de presse ou d'autres types de collaboration. À titre d'exemples, mentionnons que Tony LeSauteur agit comme conseiller de la SVP lors des débuts du groupe et anime des conférences à plusieurs reprises⁹², que le Dr David Bates est invité à parler publiquement lors de la « Survival Week »⁹³ ainsi que lors d'une grande conférence de médecins organisée par le Dr Ilona Kerner, vice-présidente de la SVP⁹⁴, que le Dr Richard Nelson est convié à parler lors d'une série de conférences à l'occasion du Salon de la Femme en 1972⁹⁵, etc. Dès ses débuts, la SVP et STOP cherchent donc à se tailler une place sur la scène publique et à légitimer leur prise de parole en s'alliant avec des experts reconnus dans les enjeux d'environnement et surtout de pollution.

⁹² AVM, VM6-D808-3, « Étudiants engagés dans une campagne contre la pollution », *Le Devoir*, 7 juillet 1970; *Bulletin de liaison SVP*, avril 1971.

⁹³ AVM, VM6-D808-3, « L'ONF et la semaine d'éveil collectif des groupes anti-pollution de Montréal », *La Presse*, 10 octobre 1970.

⁹⁴ « Extraits de la réunion du 22 mars 1971 », *Bulletin de liaison SVP*, avril 1971, p. 9.

⁹⁵ « Salon de la femme 1972 », *Bulletin de liaison SVP*, avril 1972, p. 4.

Dans la deuxième moitié des années 1970, la SVP s'implique également dans les milieux scientifiques québécois, nationaux et internationaux. L'association est ainsi représentée au Conseil consultatif de l'environnement du Canada, participe au Symposium du Conseil des Sciences sur l'ambiance et ses contaminants tenu à Toronto, siège au comité de direction dans les échanges entre les groupes écologistes et Environnement Canada, devient un membre fondateur du Fond de Défense de l'Environnement, participe à maints colloques organisés par d'autres associations, etc⁹⁶. Avec cette implication, elle s'assure non seulement de rester informée sur les différents dossiers importants au Québec et au Canada, mais tente également de s'imposer dans les milieux scientifiques en tant qu'instance experte en environnement.

D'autre part, la légitimité des groupes environnementaux afin de se prononcer sur l'environnement à Montréal découle également, du moins à leurs propres yeux, de leurs objectifs principaux, qui sont de diffuser de l'information fiable sur la pollution et de se consacrer à la recherche de solutions afin de diminuer cette pollution. Pour ce faire, les deux groupes s'engagent à « diffuser des renseignements de première main et de sources absolument fiables »⁹⁷. Disposant de moins de moyens que d'autres experts, comme ceux travaillant au sein des gouvernements, la SVP et STOP ne cherchent pas à produire de nouvelles données, mais se basent plutôt sur les données d'autres organismes gouvernementaux et académiques afin de produire leurs propres publications de vulgarisation scientifique. À cet égard, ils s'appuient grandement sur les rapports publiés et les statistiques compilées par le Service de santé de Montréal, puis sur ceux de la CUM. Forts de cette collaboration avec les experts municipaux et munis de données scientifiques que l'on pourrait qualifier d'« objectives » ou, du moins, de vérifiables, la SVP et STOP ont ainsi l'occasion de se constituer et de revendiquer une expertise sur la pollution automobile. Cette position est renforcée par

⁹⁶ Poirier, « La Société pour Vaincre la Pollution », p. 12.

⁹⁷ Hélène Lajambe, « Éditorial », *Bulletin SVP no. 1*, octobre 1970, p. 8.

le fait que leurs publications sont généralement signées soit par leurs membres bénéficiant d'une formation en sciences, ou encore par des étudiants en ingénierie ou en science engagés par les groupes grâce à des subventions fédérales⁹⁸.

Or, la SVP et STOP ne souhaitent pas uniquement projeter une image d'expertise. Ils aspirent également à incarner une figure de contre-pouvoir. En effet, il leur semble tout aussi important de se réclamer de l'autorité de la science que de présenter un point de vue et un discours indépendants de ceux de l'État et surtout de la grande industrie sur les questions environnementales. S'ils se basent sur les données recueillies par les experts fonctionnaires et consentent à collaborer avec eux pour la rédaction de leurs études⁹⁹, ils n'hésitent pas à aborder les risques environnementaux de l'automobile sous un angle différent et même à questionner les méthodes employées par les experts gouvernementaux. Par exemple, à la suite de plusieurs erreurs relevées dans les données fournies par le Service de santé de Montréal, notamment au niveau des lectures quotidiennes de monoxyde de carbone¹⁰⁰, les auteurs du rapport *The Control of Air Pollution in Montreal* Robert Ascah et Steve

⁹⁸ Pour les principales études de STOP, voir par exemple : Robert Ascah et Steve Russ, *The Control of Air pollution in Montreal*, STOP, Montréal, septembre 1970; *Montreal Transportation*, Montréal, STOP, 1971; Richard Barbacki, Edward Sein et Andrew Barbacki, *Montreal Air Pollution*, STOP, Montréal, 1972 ; Rosalie Darch et Linda Goddard, *Montreal Transportation*, STOP, Montréal, 1972; Norman Maileer, *La qualité de l'air à Montréal*, STOP, Montréal, 1976. Pour les études de la SVP, voir Ilona Kerner, M.D., « Santé et pollution », *Bulletin SVP no 1*, octobre 1970, p. 2; Ilona Kerner, M.D., « La pollution de l'air et la santé », *Document SVP no 2*, janvier 1971, p. 2; Hélène Lajambe, « Les principaux polluants de l'air », *Document SVP no 2*, janvier 1971, p. 3-4 ; « La pollution de l'air », *Bulletin SVP*, avril 1975, p 6-7; Charles Baker, « Rapports sur les effets malsains de la pollution », *Journal l'Environnement*, vol. 4, no 6, décembre 1977, p. 6 (les collaborateurs de ce rapport sont nombreux : Diana Champlain de l'Association des espaces verts – Montréal, Andrée Mathieu du Groupe de protection de l'environnement, le Comité de lutte anti-pollution, Daniel Lauzon du RCM Saint-Michel et Bruce Walker de STOP).

⁹⁹ Par exemple, les auteurs de l'étude *Montreal Air Pollution* tiennent à remercier Jean Marier et Yves Lemieux, tous deux à la Division de l'assainissement de l'air de la CUM, car ils leur ont permis d'utiliser leurs données et tableaux et qu'ils ont répondu à leurs questions. Barbacki, Sein et Barbacki, *Montreal Air Pollution*, p. ii.

¹⁰⁰ Robert Ascah et Steve Russ, *The Control of Air Pollution in Montreal*, Montréal, septembre 1970, p. 42-43.

Russ affirment prendre des précautions dans leur utilisation de ces données¹⁰¹. Ce faisant, les groupes comme la SVP et STOP tirent leur légitimité et leur statut d'interlocuteur crédible en proposant leurs propres interprétations des données et en se distançant des erreurs que les fonctionnaires auraient pu avoir commises.

Les groupes environnementaux souhaitent également habiliter les citoyens en mettant de l'information à leur disposition, participant ainsi à démocratiser et à rendre plus accessible la connaissance scientifique. De cette façon, plus de citoyens seraient libres de se faire une opinion informée face aux problèmes de l'environnement et seraient en mesure de se prononcer sur les enjeux environnementaux de leur ville. Dans cette optique, les groupes environnementaux insistent afin d'obtenir un meilleur accès à l'information scientifique produite par les gouvernements, afin qu'elle ne soit pas restreinte aux experts fonctionnaires ou encore aux industriels. À plusieurs reprises, ils expriment par exemple leur souhait que les informations concernant les niveaux de pollution dans l'air montréalais soient rendues publiques et plus détaillées, notamment en ce qui concerne les objectifs des gouvernements et les projets de règlements¹⁰². Par ailleurs, si certaines statistiques sont déjà publiées par la CUM chaque année dans ses rapports annuels sur la qualité de l'air, Alan Tompkins de la STOP réclame plus de précisions en exigeant de la CUM qu'elle fasse « connaître au public le taux de tous les agents polluants dans toutes les zones de la ville plutôt que les taux moyens » afin que les citoyens puissent se faire une véritable idée de la quantité de polluants dans leur milieu de vie¹⁰³. Ces demandes ne s'estompent pas au courant de la décennie. Ainsi, la SVP déplore qu'aucune clause favorisant

¹⁰¹ *Ibid.*, p. 46.

¹⁰² Alan Tompkins, *Exposé sur la lutte à la pollution de l'air à Montréal*, avril 1974.

¹⁰³ *Ibid.*

l'accessibilité des données aux citoyens n'ait été adoptée dans le projet de règlement d'assainissement de l'air présenté par la CUM en décembre 1978¹⁰⁴.

Les groupes environnementaux étudiés n'ancrent pas seulement la légitimité de leur expertise dans l'autorité de la science. En effet, les données scientifiques sont moins centrales au discours des autres groupes comme Sauvons Montréal, le Monde à bicyclette et la Fédération québécoise du cyclotourisme. Ceux-ci s'appuient sur un autre type de savoir, ancré dans la connaissance profonde de l'environnement urbain et l'expérimentation de la vie en ville en tant que citoyens, piétons, cyclistes et usagers des transports en commun. Cette expérience quotidienne, selon les groupes environnementaux, est une source de savoir toute aussi pertinente, voire encore plus appropriée que les études scientifiques plus formelles, car elle est plus ancrée dans la réalité de la ville. Dans le cadre de la Commission des citoyens sur l'avenir de Montréal mise sur pied par Sauvons Montréal en 1976, que nous aborderons au chapitre 6 de cette thèse, les organisateurs affirment ainsi que :

Que les groupes se soient prononcés à partir d'une recherche approfondie ou à partir d'un frottement quotidien avec les crises qui surgissent tous les jours dans des quartiers bien particuliers, tous les mémoires étalaient leur inquiétude et leur connaissance qui dérivent de leur participation active aux problèmes du centre-ville de Montréal. On peut se demander comment l'Hôtel de Ville va pouvoir faire comprendre aux bureaucrates qui travaillent dans l'isolement, les vrais problèmes de la ville, sans leur offrir l'occasion d'échanger des opinions avec les citoyens qui doivent faire face chaque jour à ces problèmes¹⁰⁵.

En opposant leur expertise à celle des « bureaucrates qui travaillent dans l'isolement », ils tentent non seulement de légitimer leur savoir, mais aussi de

¹⁰⁴ « Dossier pollution de l'air: la pollution de l'air sur le territoire de la CUM », *Journal l'Environnement*, vol. 6, no 1, février 1979, p. 5-10. Voir aussi, SVP, « Rapports sur les effets malsains de la pollution de l'air », *Journal l'Environnement*, vol. 4, no 6, décembre 1977, p. 6.

¹⁰⁵ Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal (ci-après la Commission), *Centre-ville, les gens se prononcent !*, Montréal, Sauvons Montréal, 1976, p. I/1-2.

discréditer l'expertise des gouvernements, du moins d'y apporter des bémols importants. Ils participent ainsi à remettre en question la définition unilatérale imposée par le gouvernement de ce que constitue l'expertise en matière d'environnement et cherchent à en élargir sa compréhension en intégrant le point de vue des citoyens.

Ces connaissances sur lesquelles s'appuient ces groupes environnementaux, tirées à la fois d'un savoir scientifique et d'un savoir local, contribuent à nourrir une expertise à laquelle ils se réfèrent afin de véhiculer et de légitimer une vision et un discours crédibles au sujet de l'environnement, notamment à l'égard des risques environnementaux de l'automobile.

4.3 L'automobile comme objet de critiques environnementales

Après ce survol de l'émergence et du déploiement du mouvement environnemental, nous abordons ici une question centrale à notre thèse : quelle est la place de l'automobile dans le discours critique de ce nouveau mouvement environnemental ? Quel regard critique les organisations environnementales montréalaises posent-elles sur l'automobile ? Force est de constater que le véhicule à moteur s'impose rapidement comme une cible de choix pour plusieurs groupes à travers le continent nord-américain. Ceci n'est pas surprenant, considérant que les impacts environnementaux de l'automobile recoupent largement les premières préoccupations des groupes environnementaux nord-américains, notamment la pollution, la question du transport et de l'énergie, la destruction de la ville, incluant le patrimoine bâti, les quartiers, le tissu urbain, les parcs et les espaces verts. Ce faisant, l'automobile se retrouve fréquemment au centre du discours de ces groupes et de plusieurs grandes actions publiques qu'ils organisent au début des années 1970. Dans quelques villes américaines où prenaient place des célébrations du premier Jour de la Terre, des

automobiles neuves devaient être « enterrées vivantes » par des manifestants, alors qu'à New York, plusieurs artères principales devaient être bloquées à la circulation afin de laisser place à une parade de véhicules non polluants, incluant des vélos et des voitures fonctionnant à la vapeur¹⁰⁶. À Montréal également, les groupes environnementaux insistent sur les conséquences désastreuses de l'automobile sur l'environnement au moyen d'actions publiques organisées. C'est le cas de la Société pour vaincre la pollution et de la *Society to Overcome Pollution* qui organisent notamment un rallye cycliste dans le but de dénoncer la pollution automobile en 1970¹⁰⁷ et mettent sur pied une cérémonie nommée la « car driver's liberation » dans le cadre des célébrations de la deuxième édition du Jour de la terre en avril 1971¹⁰⁸. Et c'est le cas, également, avec les nombreux cyclo-drames organisés par le Monde à bicyclette dans la deuxième moitié des années 1970, comme les journées mondiales anti-auto, les *Die-in* et autres manifestations prenant place devant différentes éditions du Salon de l'auto¹⁰⁹.

Deux constats s'imposent afin de comprendre le discours de ces cinq associations tout au long des *long sixties* : d'abord, leurs critiques quant aux impacts environnementaux de l'automobile sont omniprésentes. En effet, sans être toujours l'objet principal d'articles étoffés sur le sujet, les appréciations négatives de l'automobile parsèment néanmoins leurs publications et teintent régulièrement leur discours. Ici, on annonce que de nouvelles affiches avec le message « L'auto pollue ! Utilisez le transport en commun » sont disponibles¹¹⁰. Là, on peut lire le récit d'un militant – Robert Silverman, en l'occurrence – se promenant avec un masque à gaz et

¹⁰⁶ AVM, VM6-D808-3, Raymond Heard, « Fight on pollution enters a new era », *The Montreal Star*, 22 avril 1970.

¹⁰⁷ AVM, VM6-D808-3, Norman Pascoe, « Rally points up pollution », *The Montreal Star*, 13 octobre 1970; « Aujourd'hui! 'Survival Day' pour réfléchir sur la pollution », *La Presse*, 14 octobre 1970.

¹⁰⁸ AVM, VM6-D808-3, « Earth Day: Marches, rallies, displays make up two-day celebration », *The Gazette*, 14 mai 1971.

¹⁰⁹ « Salon de l'état '77 », *Bulletin Le Monde à Bicyclette*, no 4, février 1977, p. 17-18 ; AMàB, carton 7, dossiers Salon de la mort 1976 ; Salon de l'auto 1977, Salon de l'auto 1978 ; Crime quotidien II.

¹¹⁰ Alan Tompkins, *Non à toute augmentation des subsides aux automobilistes*, 19 décembre 1975.

un t-shirt arborant le slogan : « Les autos tuent plus de gens que les guerres »¹¹¹. Par ailleurs, sur les nombreuses statistiques alarmantes qui ponctuent les bulletins des différents groupes, une bonne partie concerne les conséquences de l'automobile. En 1971, on peut lire dans le bulletin de la SVP que « 300,000 tonnes de plomb provenant des gaz d'échappement flottent sur l'Europe; [que] le peuple américain se déplace avec 20 tonnes de plomb dans le corps [et que] 1/10 de l'essence que l'automobiliste met dans son réservoir s'évapore à l'état naturel »¹¹². Ainsi, de 1967 à 1979¹¹³, nous avons répertorié plus de 110 articles et rubriques évoquant les impacts négatifs de l'automobile sur la santé et l'environnement urbain dans les bulletins mensuels des cinq groupes environnementaux.

Le deuxième constat est que dans le discours des groupes environnementaux et lors de leurs actions publiques, l'automobile est le plus souvent condamnée de manière totale, pour l'ensemble de ses impacts sur l'environnement. Ses conséquences forment une litanie maintes fois répétée : l'auto pollue l'atmosphère, est une source de bruits excessifs, accapare tout l'espace, monopolise les rues, détruit et enlaidit la ville et contribue à la dégradation de la qualité de vie urbaine. Malgré cette tendance des groupes environnementaux à considérer l'auto comme un tout indésirable, nous avons dégagé et approfondi ici les deux principales critiques environnementales qui lui sont faites, soit qu'elle est une source de pollution et qu'elle engendre la destruction de l'environnement urbain.

¹¹¹ Robert Silverman, « Bob le vélocycle à Vancouver », *Bulletin le Monde à Bicyclette no 1*, 1976.

¹¹² « Quelques chiffres », *Bulletin de liaison SVP*, janvier 1971.

¹¹³ Cette période s'ouvre avec la création du plus ancien groupe environnemental étudié dans ce chapitre, la Fédération québécoise du cyclotourisme, et prend fin avec la période étudiée dans notre thèse.

4.3.1 L'auto : source de pollution atmosphérique et sonore

Sans surprise, une des premières critiques formulées par les groupes environnementaux à l'endroit de l'automobile est sa contribution à la pollution atmosphérique et sonore de la ville. Cette critique est maintes fois énoncée par les cinq groupes à l'étude ici, mais elle est surtout développée par la SVP et STOP, qui y consacrent plusieurs articles et études de plus grande envergure. Alan Tompkins, responsable du comité STOP sur la pollution de l'air, affirme que :

The machines which transport people and goods - trucks, automobiles, buses, airplanes and so on - contribute the greatest amount of air pollution

[...]

Carbone monoxide is the most common pollutant in Canada [...] the automobile not only contributes carbon monoxide, but also is the most important source of nitrogen oxides and hydrocarbons¹¹⁴.

Ce rôle de principal pollueur urbain attribué à l'automobile et ses différentes contributions à la dégradation de la qualité de l'air sont soulignés à maintes occasions par les deux associations¹¹⁵. À cet égard, l'insistance sur l'automobile ne diminue aucunement au fil de la décennie, comme le confirme un autre article publié dans le bulletin de STOP s'intitulant « Auto pollution everybody's problem », dans lequel on peut lire, entre autres, que :

The automobile is the most culpable source in the city. Of the five most serious and abundant air contaminants in Montreal (sulfur dioxide, carbon monoxide, nitrogen oxides, hydrocarbons, and particulate matter), the automobile is the prime source for three of them. Cars are responsible for 90% of the carbon monoxide, 60% of the hydrocarbons, and 50% of the nitrogen oxides emitted into the Montreal atmosphere¹¹⁶.

¹¹⁴ Alan Tompkins, « Air Pollution », *STOP Press*, vol. 3, no 9, février 1974.

¹¹⁵ Voir par exemple *Le Monde à bicyclette*, « Environnement physique », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 18-19.

¹¹⁶ Marc Perman, « Auto pollution everybody's problem », *SOS Montréal/STOP Press*, juin-juillet 1978, p. 13.

Rappelons ici qu'afin de produire des études et articles dans lesquels ils critiquent la contribution de l'automobile à la pollution de l'air, les deux groupes se basent sur les statistiques et rapports déjà publiés par le Service de santé de Montréal et la Communauté urbaine de Montréal, comme nous l'avons déjà mentionné. En ce sens, leurs critiques ressemblent par moments à celles retrouvées dans les discours des experts de la Ville de Montréal, par exemple au sein du rapport *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone*, publié en 1969.

Au courant de la décennie 1970, les recherches de la Communauté urbaine de Montréal sont concentrées dans les *Rapports de la qualité de l'air* publiés annuellement, qui s'en tiennent généralement à la description des différents polluants dans l'atmosphère et de leur taux¹¹⁷. La SVP et STOP mettent donc à profit ces rapports et proposent une interprétation bien à eux de ces données. De manière beaucoup plus marquée que les experts fonctionnaires, ils insistent ainsi sur les impacts variés de cette pollution atmosphérique et automobile. Dans ses études de grande envergure, telles que *The Control of Air Pollution in Montreal*, *Montreal Air Pollution* et, surtout, *Montreal Transportation*, STOP met en évidence et dénonce les effets directs et indirects des hauts taux de monoxyde de carbone causés par la densité automobile sur la santé de la population montréalaise et la végétation, contrairement aux *Rapports de la qualité de l'air* publiés par la CUM¹¹⁸. Par exemple, les auteurs de l'étude *Montreal Air Pollution* écrivent, dans une section consacrée au monoxyde de carbone :

¹¹⁷ Nous avons vu, dans le chapitre 2, que le Service de santé, puis la CUM a publié trois rapports assez complets sur différents polluants, soit le monoxyde de carbone en 1969, l'anhydride sulfureux et les particules aéroportées en 1970 ainsi que le plomb en 1972. Outre ces trois études, toutefois, les rapports à la qualité de l'air publiés par la CUM durant la décennie 1970 restent sommaires, c'est-à-dire qu'ils présentent des statistiques sur les taux de différents polluants à Montréal, mais expliquent peu quelles sont les causes de cette pollution et ne se positionnent pas quant aux solutions afin de la réduire.

¹¹⁸ Robert Ascah et Steve Russ, *The Control of Air pollution in Montreal*, STOP, Montréal, septembre 1970; Richard Barbacki, Edward Stein et Andrew Barbacki, *Montreal Air Pollution*, STOP, Montréal, 1972.

Besides contributing to air pollution, automobiles are a major source of noise pollution and require enormous amounts of land for roads and parking lots. Perhaps the time has come or is not far off, when the cost of the automobile from a financial, esthetic and environmental viewpoint outweighs the undeniable convenience and freedom of movement which has made it so popular. A serious re-evaluation of our commitment to the internal combustion engine is imperative¹¹⁹.

En 1977, la SVP publie un texte intitulé « Rapport sur les effets malsains de la pollution de l'air » dans son *Journal l'Environnement*, qui dresse la liste des nombreux coûts sociaux et économiques de ce type de pollution et des pratiques qui y contribuent, en soulignant ses effets sur la santé, sur la propriété, sur la végétation, sur les animaux ainsi que ses conséquences esthétiques¹²⁰. Deux ans plus tard, un article très similaire paraît, qui comprend cette fois-ci une nouvelle section sur les coûts économiques indirects de la pollution de l'air : perte de productivité, augmentation des journées de maladie, perte de salaire, augmentation des dépenses de l'État liées à la santé. Elle mentionne par ailleurs les nombreux bénéfices de la lutte antipollution, non seulement au niveau de la hausse de la qualité de vie qu'une atmosphère moins polluée amènerait, mais aussi, pour les compagnies, en regard des avantages fiscaux liés à l'élaboration et à l'achat de matériel antipollution dont elles pourraient se prévaloir, par exemple dans le cas des catalyseurs¹²¹.

Bien que les groupes environnementaux reconnaissent d'emblée la gravité de l'enjeu environnemental lié à la pollution automobile, ils n'ont généralement pas non plus adopté le langage alarmiste et catastrophique observé dans le discours des experts extragouvernementaux. Il est vrai qu'Hélène Lajambe, la première présidente de la SVP, est une des militantes environnementales qui a le plus recours à ce type de

¹¹⁹ *Ibid.*, p. 37.

¹²⁰ SVP, « Rapports sur les effets malsains de la pollution de l'air », *Journal l'Environnement*, vol. 4, no 6, décembre 1977, p. 6. Ce texte est publié par la SVP, mais signé par plusieurs groupes, dont STOP, le Rassemblement des citoyens de Montréal de St-Michel et l'association Espaces Verts.

¹²¹ SVP, « Dossier pollution de l'air: la pollution de l'air sur le territoire de la CUM », *Journal l'Environnement*, vol. 6, no 1, février 1979, p. 5-10.

discours. Faisant référence à la contribution des automobiles à la dégradation de l'air, elle déplore que « Toronto et Montréal s'auto-asphyxient ». « Nous ne trouverons plus le progrès sur une autoroute à 8 ou 12 voies », continue-t-elle, « pour survivre, l'homme doit rester la mesure de toutes choses [...] [cet] instinct nous pousse à quitter l'autoroute de l'Apocalypse. Prenons donc la prochaine rampe de sortie: c'est peut-être la dernière! »¹²². Dans un autre éditorial, elle affirme que « jamais une race n'a su si bien travailler à sa propre extinction et son succès ne fait aucun doute ! »¹²³.

Les dessins du militant Frédéric Back, membre de la SVP, représentent d'autres exemples d'interprétations alarmistes d'enjeux environnementaux. C'est le cas notamment avec son dessin intitulé « Auto-destruction » (figure 4.1) – le mot « auto » étant ici une référence à la fois à la participation de l'humanité dans sa propre destruction et au rôle qu'y joue l'automobile – dans lequel les automobiles sont représentées sous forme de cerceuls.

Néanmoins, malgré ces quelques envolées prédisant une lente marche de l'humanité vers la mort, les groupes environnementaux ont surtout inséré leur critique de la pollution de l'air et de la pollution automobile dans un discours de responsabilisation à l'égard du mode de vie des populations. Ainsi, la pollution est considérée comme un phénomène social qui peut être réglé, mais qui nécessite une action immédiate :

In constantly striving towards a better existence, he [the man] has created automobiles, plastics, new antibiotics, and a galaxy of other useful inventions. But in striding toward the unattainable goal of perfection, man has neglected to take certain small steps to counteract the bad effects of progress such as pollution. Air pollution, like the first malignant cancer cell, has multiplied and increased over the years to such an extent that it can no longer be ignored. [...] What remains to be done is to cure the epidemic of air pollution¹²⁴.

¹²² Hélène Lajambe, « éditorial », SVP, *Bulletin de liaison*, mai 1971.

¹²³ Hélène Lajambe, « éditorial », SVP, *Bulletin de liaison*, novembre 1971.

¹²⁴ Robert Ascah et Steve Russ, *The Control of Air pollution in Montreal*, STOP, Montréal, septembre 1970, p. 70.

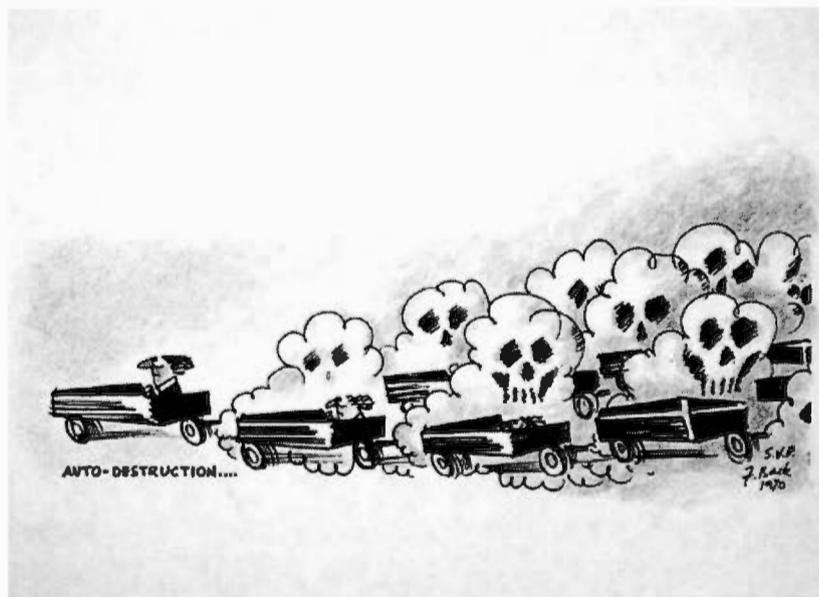


Figure 4.1 : Auto-destruction¹²⁵

Tout comme les experts fonctionnaires, les groupes environnementaux dénoncent également l'automobile parce qu'elle représente une source importante de pollution sonore à Montréal. Cette critique est toutefois considérablement moins développée que celle concernant la pollution atmosphérique, et ne fait généralement l'objet que de brèves mentions dans le cadre de critiques qui condamnent l'automobile de manière plus globale. Le Monde à bicyclette et la Fédération québécoise du cyclotourisme mentionnent ainsi à quelques reprises à quel point l'automobile « abîme littéralement et l'air et l'ouïe » et, surtout, soulignent que la bicyclette, contrairement à l'automobile, possède l'avantage de ne pas faire de bruit¹²⁶. Dans le cadre de la controverse entourant la construction de l'autoroute est-ouest que nous étudierons au chapitre 7, la SVP souligne elle également à quel point cette autoroute

¹²⁵ Frédéric Back, *Auto-destruction*, Montréal, 1970, Atelier Frédéric Back inc.

¹²⁶ Claude Degagné, « Lettre ouverte au premier ministre du Québec René Lévesque », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 7, oct.-nov. 1979, p. 9. Voir aussi : « Manif du 5 juin », *Bulletin le Monde à bicyclette*, no 2, 1976; Le Monde à bicyclette, « Environnement physique », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 18-19 ; « Le droit de circuler », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 4, juin 1977, p. 3,5.

et les nombreuses automobiles qui y circuleront contribueront à augmenter dramatiquement la pollution sonore à Montréal¹²⁷.

4.3.2 L'auto : agent destructeur de l'environnement urbain

Parfois abordée dans le discours des experts, la destruction de l'environnement urbain provoquée par l'automobile et les infrastructures qui lui sont consacrées est une critique beaucoup plus présente dans le discours des groupes environnementaux. Plusieurs de ces critiques seront abordées au chapitre 7, lors de notre discussion sur la controverse opposant des citoyens montréalais et plusieurs groupes environnementaux, syndicaux et communautaires au projet de construction de l'autoroute est-ouest dans le centre-ville et l'est de Montréal en 1970-1971. À cet égard, la présente section ne fait que survoler quelques-unes de ces critiques.

Considérant son intérêt pour l'environnement physique de la ville, Sauvons Montréal est une des associations environnementales qui développe la critique la plus articulée de cet impact de l'automobile. Comparant l'automobile à un cancer, le groupe souligne à plusieurs reprises qu'il est inacceptable qu'autant de gens soient expulsés du centre de la ville, que les espaces verts soient sacrifiés pour faire place aux autoroutes urbaines ou que des édifices patrimoniaux soient détruits pour la construction de parcs de stationnements¹²⁸. Le groupe considère la période suivant la Deuxième Guerre mondiale comme une étape décisive dans la destruction de la ville par l'auto. Selon lui, c'est à cette époque que furent réalisés un grand nombre de projets faisant en sorte que « cette ville au charme européen se transforma en une ville américaine totalement pensée en fonction de l'auto »¹²⁹. Sauvons Montréal accuse ainsi la planification urbaine de l'après-guerre d'être la principale coupable

¹²⁷ AVM, VM6-D2090-12, Hélène Lajambe, « L'autoroute est-ouest: après Toronto, pourquoi pas Montréal? », *Le Devoir*, lettre à l'éditeur, 17 juin 1971.

¹²⁸ « L'auto-cancer des villes », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976.

¹²⁹ « Des rues pour les piétons », *SOS Montréal/STOP Press*, février 1978, p. 6.

qui, de concert avec les gouvernements, a permis la construction des autoroutes, l'élargissement des rues, et la destruction de quartiers entiers, des logements à prix modiques et des bâtiments historiques afin de faire place à des routes et des stationnements. Pour Sauvons Montréal, il apparaît donc clairement que l'automobile a joué un rôle de premier plan dans la détérioration des centres-villes, et qu'elle pourrait même s'avérer « être le facteur décisif dans leur éventuelle destruction »¹³⁰.

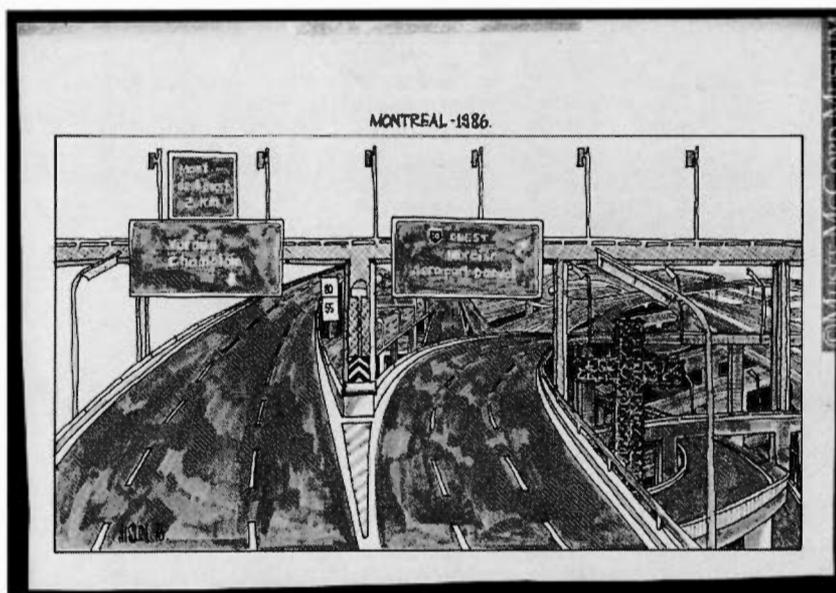


Figure 4.2 : Montréal – 1986¹³¹

Sauvons Montréal a utilisé cette caricature d'Aislin comme première page d'un de ses bulletins, précisément afin de dénoncer les conséquences démesurées du développement urbain autocentrique et de ses possibles conséquences dans un avenir rapproché.

Les autres groupes environnementaux participent également à dénoncer cette conséquence de l'automobile. STOP utilise elle également l'analogie du cancer, en déplorant que « whole webs of expressways permeate the city like a creeping cancer, while more and more land goes into parking to accommodate the ever increasing

¹³⁰ « L'auto-cancer des villes », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976.

¹³¹ Aislin (alias Terry Mosher), *Montréal – 1986*, 1^{er} juin 1976, Musée McCord.

number of vehicles. A large percentage of the surface area of the city of Montreal is devoted to the movement and storage of motor vehicles »¹³². Même son de cloche du côté du Monde à bicyclette, qui considère que « among the many horrors of an auto-dominated city is the destruction of thousands of buildings for auto-routes and parking lots; 35% of inner city land is “used” for parking lots »¹³³. Dans un mémoire qu’il soumet à la Commission des citoyens pour l’Avenir de Montréal, le M&B résume sa pensée au sujet de la place de l’auto en ville, qui est, selon lui, la « vraie coupable » de l’image pénible qu’offre l’environnement physique de la ville :

L’automobile engendre non seulement la pollution, mais elle accapare d’une grande partie du territoire. Le Monde à Bicyclette affirme que près de 50 % de la surface du centre-ville est réservée dans un sens ou dans l’autre aux automobilistes, alors que les parcs ne comptent que pour 3%. L’automobile chasse les gens du centre-ville de Montréal. Entre 1962 et 1972, la surface des terrains pour les logements est passée de un million et demi de pieds carrés à un demi-million seulement, alors que l’espace réservé aux terrains de stationnement est passé de deux millions de pieds carrés à trois millions et demi de pieds carrés¹³⁴.

Dans un article intitulé « Le droit de se déplacer », le cycliste Michel Trudel, rattaché à la Fédération québécoise du cyclotourisme, énumère aussi les nombreux impacts de l’automobile sur l’environnement urbain :

La circulation automobile est bien responsable de la dégradation de la vie urbaine: pollution de l’air, pollution sonore, pollution visuelle et pollution de l’espace urbain, voilà le lot des citoyens. L’espace réquisitionné pour permettre aux automobilistes de circuler est grugé sur les trottoirs, les parcs, et parfois sur les zones d’habitation. On abat les rangées d’arbres; la signalisation et l’éclairage sont conçus en fonction des automobilistes; on réduit le nombre d’arrêts pour les automobilistes et ainsi les piétons doivent faire des détours pour traverser certaines rues. Les rues de la ville sont devenues des autoroutes

¹³² Ann Truchi, « Public transit hurting », *STOP Press*, vol. 3, no 10, avril 1974.

¹³³ « Citizens on cycles », *SOS Montréal*, no 1, février 1976.

¹³⁴ Le Monde à bicyclette, « Environnement physique », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 18-19.

déguisées; la synchronisation des feux permet maintenant d'atteindre des vitesses de près de 45 mph. Ces artères deviennent des barrières physiques et dangereuses pour tous les piétons et infranchissables pour les enfants, les vieillards et les handicapés. Le stationnement est devenu le cancer de notre ville¹³⁵.

De manière générale, les organisations écologistes dénoncent donc les différentes manières dont l'automobile contribue à défigurer et déshumaniser Montréal, alors qu'« une ville », comme l'affirme Anne Mclean du M à B, « est bien plus que la somme totale des autos sur ses autoroutes... »¹³⁶.

Cette perception des risques environnementaux de l'automobile correspond largement aux conceptions des risques que Mary Douglas associe aux groupes égalitaires et sectaires. Comme l'affirment Douglas et Wildavsky, ces groupes sociaux, représentés ici par les associations environnementales, évoluent en marge des cercles de pouvoir de la société et sont beaucoup plus préoccupés par les menaces futures que les institutions sociales au centre de la société¹³⁷. Ils sont ainsi beaucoup plus susceptibles d'identifier l'automobile comme un risque environnemental et donc comme une menace extérieure, et s'en servent afin de s'opposer aux valeurs dominantes. Dans ce cas-ci, c'est surtout le manque de conscience et la corruption des institutions centrales qui sont visés, car ces attitudes sont à la source du risque environnemental de l'automobile selon les groupes environnementaux¹³⁸.

¹³⁵ Michel Trudel, « Le droit de se déplacer », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 8, décembre 1978, p. 3-4.

¹³⁶ Anne Mclean, « Quelques notes cyclo-politiques », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3, no 4, automne 1978.

¹³⁷ Douglas et Wildavsky, *Risk and Culture*, p. 121-122.

¹³⁸ *Ibid.*, p. 101.

Conclusion : L'automobile, de symbole de la prospérité à symbole de la dégradation de l'environnement ?

Le présent chapitre a démontré qu'en dépit de l'importance des différentes études scientifiques et des opinions des experts dans le discours citoyen sur la pollution automobile, c'est surtout le contexte de la montée des nouveaux mouvements sociaux qui en est la condition d'émergence. Insistant sur des besoins postmatérialistes définis en termes de qualité de vie, ces mouvements ont vu naître le mouvement environnemental et de nombreuses associations consacrées au militantisme environnemental, tant à l'international qu'à l'échelle locale. À Montréal, des associations comme la Société pour vaincre la pollution, la *Society to Overcome Pollution*, Sauvons Montréal, le Monde à bicyclette et la Fédération québécoise du cyclotourisme ont fait des conditions de vie en ville, de la qualité de l'air, du transport et de l'aménagement urbain leurs premiers chevaux de bataille. Ce faisant, l'automobile est rapidement devenue une de leurs cibles de choix, comme en témoignent les nombreuses publications et actions qui lui sont consacrées. Mentionnons ici que ce chapitre ne permet pas réellement de relever des particularités montréalaises au discours et aux critiques contre les risques environnementaux de l'automobile, ceux-ci reflétant largement ce qui se passait ailleurs en Amérique du Nord. Le prochain chapitre, en revanche, en se concentrant sur les liens entre les groupes environnementaux et d'autres mouvements sociaux présents sur la scène publique, permettra de relever quelques-unes des particularités locales de cette lutte.

Quelle a été la portée de ce discours et de ces publications des groupes visant à dénoncer les risques environnementaux de l'automobile? Ces critiques sont-elles bien accueillies dans la population ? Trouvent-elles un auditoire réceptif à Montréal, ou restent-elles le fait d'un nombre restreint de militants environnementaux actifs ? Il reste difficile de mesurer l'impact réel du discours des groupes environnementaux sur l'opinion que se font les Montréalais sur la voiture. On peut penser que ces

associations ont réussi à conscientiser une certaine frange de la population, considérant notamment l'accueil positif et le soutien dont jouissaient généralement leurs activités dans la population et les médias. On doit également souligner l'étendue des appréciations négatives de l'automobile en raison de ses impacts sur l'environnement, qui dépasse largement les frontières du mouvement environnemental¹³⁹. Par exemple, de nombreux citoyens concernés s'inquiétant de la pollution à Montréal écrivent des lettres ouvertes aux journaux afin d'accuser les automobiles d'être la principale cause de la dégradation de l'environnement urbain¹⁴⁰. Toutefois, considérant le nombre marginal de citoyens militant activement, on peut penser que si une bonne partie de l'opinion publique semblait accueillir favorablement, voire partager leurs critiques quant à l'impact environnemental des autos, peu de gens en dehors des groupes environnementaux auraient acquiescé à d'importantes restrictions quant à la circulation des automobiles en ville.

Plusieurs journalistes participent également à édifier l'automobile en un symbole de la pollution et à donner une plus grande visibilité à cet enjeu environnemental sur la scène publique, non seulement en rapportant les propos d'experts et de groupes

¹³⁹ Norman Pascoe, du journal *The Montreal Star*, a généralement offert une couverture positive de l'action de ces groupes environnementaux dans ses chroniques. Nous verrons également au chapitre 6 que la Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal, mise sur pied en 1976 à l'instigation de Sauvons Montréal et à laquelle la plupart des autres groupes ont participé, a aussi bénéficié d'une couverture médiatique enthousiaste. L'accueil favorable de la population montréalaise aux cyclo-drames du Monde à Bicyclette a aussi été souligné par Daniel Ross. Ross, « 'Vive la vélorution' », p. 107.

¹⁴⁰ Pour des exemples de lettres à l'éditeur qui dénoncent cette pollution, voir : AVM, VM6-D808-3, « Irrespirable! », lettre à l'éditeur, *La Presse*, 19 novembre 1962; « What to do about car exhaust pollution », lettre à l'éditeur, *The Gazette*, 26 septembre 1969; « Carless city », lettre à l'éditeur, *The Gazette*, 14 juillet 1970; « Wants action », lettre à l'éditeur, *The Gazette*, 29 juillet 1970; « Center city parking ban might work wonders in cutting traffic and pollution », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 19 août 1970; « Free public transportation would clear city traffic and ease pollution », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 21 août 1970; « Expressways are not the answer », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 24 avril 1971; « Hoping for the day when it's an offence to drive a car in downtown Montreal », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 14 mars 1972; « Provide traffic lanes for exclusive use of public transport and bicycles », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 21 mars 1973; « Watch out for signs of carbon monoxide in strike-induced traffic jams », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 16 septembre 1974.

écologistes à ce sujet, mais parfois également en prenant eux-mêmes position et en statuant sur les risques de l'automobile¹⁴¹. Certaines entreprises publiques témoignent également de l'importance de la prise de conscience populaire quant aux risques environnementaux de l'automobile en reprenant ce discours à leur propre compte. C'est le cas de la Société de transport de Montréal, qui y puise son inspiration pour un concept publicitaire vantant les vertus environnementales du transport en commun (figure 4.3). Les discours des groupes environnementaux, accompagnés de leurs échos dans la population et sur la scène médiatique, nous incitent à conclure à une transformation graduelle – mais partielle, rappelons-le – de la perception de l'automobile. D'un symbole de prospérité et de prestige, la voiture devient, pour une partie de la population, non seulement un risque environnemental, mais également le principal responsable de la dégradation de la qualité de l'environnement en milieu urbain.

¹⁴¹ Pour des exemples, voir AVM, VM6-D808-3 « La pollution de l'air et l'automobile », *Le Devoir*, 1er août 1964; « Les automobiles sèment 600 tonnes de contaminants par jour! », *Miroir*, 24 mars 1966; « Poison de l'air, obstacle à la circulation des villes: C'est l'auto qui trotte, comme autrefois le cheval », *Photo-journal*, semaine du 8 au 15 février 1967; « Monoxide Level Accident Cause », *The Gazette*, 24 février 1968; « Anti-pollution fight: World action pressing need », *The Montreal Star*, 22 novembre 1968; « Auto pollution still problem », *The Gazette*, 20 janvier 1969; Philip Winslow, « The air we breathe: Motorists - the polluters - the last to suffer », *The Montreal Star*, 17 mai 1969; « Car pollution », *The Gazette*, 8 août 1969 Brian Stewart, « Car exhaust in city threatens sight, hearing, brain », *The Gazette*, 24 septembre 1969; « Pollution: everyone must pay », *The Gazette*, 11 février 1970; « Pollution de l'air: l'automobile, une menace », *La Patrie*, semaine du 5 avril 1970; « The air we breathe », *The Montreal Star*, 6 avril 1970; « Diminuer la pollution en étranglant la circulation », *Montréal-matin*, 15 novembre 1970; Brian Johnson, « Misleading optimism: Our hidden pollution », *The Gazette*, 28 juillet 1972; Norman Pascoe, « Vehicles producing five tons a day: Island lead pollution up 40 p.c. », *The Montreal Star*, 3 août 1972; Peter Calamai, « Heavy city traffic poses carbon monoxide danger », *The Gazette*, 28 novembre 1972; « Guerre aux autos qui polluent », *Le Jour*, 24 novembre 1975.



Figure 4.3 : Publicité de la Société des transports de Montréal¹⁴²

En se penchant sur l'origine, la nature et la portée de la contestation des risques environnementaux de l'automobile dans la population, nos recherches nous incitent ainsi, comme l'ont souligné Geneviève Massard-Guilbaud et Christoph Bernhardt, à conclure que les inquiétudes collectives concernant l'automobile, « sont à la fois le reflet des angoisses sociales du moment et, dans le même temps, contribuent à les forger »¹⁴³. Elles rejoignent également la théorie culturelle des risques technologiques et environnementaux développée par Mary Douglas et Aaron Wildavski, en montrant comment la sélection des risques se fait au niveau des valeurs des groupes sociaux importants dans la société. Si les groupes environnementaux correspondent largement aux groupes égalitaires identifiés par Douglas et Wildavski et évoluent en marge des institutions centrales des sociétés, leur discours a néanmoins connu une importante résonance durant les *long sixties*.

¹⁴² Archives de la STM, Promenades, Journal des employés de la CTCUM, vol. 6, no 5 (mai 1971).

¹⁴³ Christoph Bernhardt et Geneviève Massard-Guilbaud (dir.), *Le démon moderne. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*, Clermont Ferrand, Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2002, p. 14.

CHAPITRE V

NOUVEAUX MOUVEMENTS SOCIAUX, MOUVANCE CONTESTATAIRE ET LEUR INFLUENCE SUR LES CRITIQUES ENVIRONNEMENTALES DE L'AUTOMOBILE

En 1976, lors d'un appel public visant le boycottage du Salon de l'Auto, un membre du Monde à bicyclette dénonce l'ampleur de la mortalité directe et indirecte occasionnée par l'automobile, en s'y référant comme étant « notre Vietnam domestique »¹. En apparence peu surprenante, car très représentative du langage coloré utilisé par le MâB, cette citation révèle néanmoins une importante caractéristique des associations environnementales qui ont participé à critiquer les risques environnementaux de l'automobile, à savoir qu'elles sont fortement influencées par ce qui se passe sur la scène publique internationale et locale.

Cette influence réciproque entre mouvements sociaux est précisément un thème récurrent dans l'historiographie récente consacrée aux *long sixties* en Occident. Plusieurs historiens soulignent qu'en contestant côte à côte l'ordre établi, en affichant des valeurs similaires et en partageant à l'occasion leurs réseaux de militants, les mouvements sociaux ont favorisé une transversalité de leurs luttes, tout en conservant

¹ Archives du Monde à bicyclette (AMâB), carton 7, dossier Salon de la mort 76-01-09, « Piquetons devant le Salon de l'Auto/Let us all drive the auto show out of town », janvier 1976.

des différences irrécyclables dans leurs origines, buts et orientations². D'autres chercheurs utilisent le concept de la « rights revolution approach » afin de souligner qu'il ne s'agit pas de considérer tous les mouvements participant à l'agitation sociale des *long sixties* comme un tout homogène, mais plutôt comme un ensemble cohérent se réclamant de la même « révolution »³. Plusieurs études se penchant sur le mouvement environnemental en Amérique du Nord tirent la même conclusion et insistent sur le fait que ce mouvement ne peut être appréhendé de manière isolée, sans référence à la mouvance contestataire plus large. Ces études soulignent ainsi les influences variées et déterminantes, notamment au niveau des réseaux de militants et des idéologies, entre les mouvements pour la paix et antinucléaire, la contreculture, les mouvements de femmes, la Nouvelle gauche, le radicalisme étudiant et le mouvement environnemental au Canada et aux États-Unis⁴. Au Québec, mis à part les analyses contemporaines menées sur le mouvement environnemental par le sociologue Jean-Guy Vaillancourt au tournant des années 1980, qui ont souligné les ponts de collaboration entre différents mouvements, peu a été dit sur le sujet⁵. Par

² Au Québec, voir par exemple Ronald Babin, *L'Option nucléaire : Développement et contestation de l'énergie nucléaire au Canada et au Québec*, Montréal, Éditions Boréal, 1984; Frédéric Robert (dir.), *De la contestation en Amérique. Approche socio-politique et contreculturelle des sixties*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012; Sean Mills, *The Empire Within : Postcolonial Thought and Political Activism in Sixties Montreal*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2010; Jean-Philippe Warren et Andrée Fortin, *Pratique et discours de la contreculture au Québec*, Québec, Septentrion, 2015.

³ Dominique Clément, *Canada's Rights Revolution : Social Movements and Social Change, 1937-1982*, Vancouver, UBC Press, 2009; James Longhurst, *Citizen Environmentalists*, Medford, Tufts University Press, 2010.

⁴ Dans ses travaux sur la fondation de Greenpeace, Frank Zelko souligne par exemple que les racines idéologiques de Greenpeace sont définitivement américaines, influencées par la contreculture, le pacifisme radical, la nouvelle gauche et l'écologie populaire. Frank Zelko, « Making Greenpeace : The Development of Direct Action Environmentalism in British Columbia », *BC Studies*, vol. 42-43 (été/automne 2004), p. 198. Voir aussi Jennifer Read, « 'Let us heed the voice of youth' : Laundry Detergents, Phosphates and the Emergence of the Environmental Movement in Ontario », *Journal of the Canadian Historical Association/Revue de la Société historique du Canada*, vol. 7, no 1 (1996), p. 227-250 ; Adam Rome, « 'Give Earth a Chance' : The Environmental Movement and the Sixties », *Journal of American History*, vol. 90, no 2 (septembre 2003), p. 525-554; Longhurst, *Citizen Environmentalists*.

⁵ Voir notamment Jean-Guy Vaillancourt, « Évolution, diversité et spécificité des associations écologiques québécoises : de la contre-culture et du conservatisme à l'environnementalisme et à l'écosocialisme », *Sociologie et Sociétés*, vol. 13, no 1 (1981), p. 81-98. Ce texte, comme plusieurs

ailleurs, si cette influence réciproque entre les mouvements sociaux est de plus en plus reconnue par les historiens, elle a rarement été mesurée sous l'angle d'une lutte précise.

Qu'en est-il de la lutte aux risques environnementaux de l'automobile à Montréal ? En continuant d'étudier la contestation de ces risques du point de vue des mouvements sociaux, des groupes et des militants, ce chapitre s'inscrit dans le prolongement du précédent. Alors que nous nous sommes concentrés sur le mouvement environnemental au dernier chapitre, notre attention se porte ici sur la diversité d'influences, tant locales qu'internationales, qui ont contribué à façonner leur vision des risques de l'automobile et leur conception de l'environnement. Ainsi, nous nous demandons : quels impacts les différents mouvements sociaux présents sur les scènes internationale et locale ont-ils eus sur la lutte anti-automobile à Montréal ? Inversement, comment les associations montréalaises se sont-elles positionnées au sein de cette mouvance contestataire ? Et, surtout, comment ont-elles intégré les autres luttes sociales menées au même moment sur la scène publique ? Tout comme au chapitre précédent, l'objectif global de ce chapitre est ainsi de mieux comprendre la nature et la provenance des critiques contre l'automobile.

Dans un premier temps, nous verrons que parce qu'elles partageaient plusieurs valeurs et idéologies communes, les associations environnementales ont tenté d'opérer des rapprochements entre leurs luttes et celles des féministes, des hippies de la contreculture, des syndicalistes, des socialistes, et d'autres acteurs participant à la mouvance contestataire de cette époque. Par ailleurs, nous verrons qu'à l'échelle locale, ces associations environnementales sont également profondément façonnées par le contexte historique distinctif du Montréal des années 1970, marqué entre autres

autres textes de Vaillancourt, a été republié dans son livre *Mouvement écologiste, énergie et environnement. Essai d'écologie sociale*, Montréal, Les éditions coopératives Albert Saint-Martin, 1982.

par la culture contestataire des quartiers centraux et l'intransigeance de l'administration Drapeau. En voulant attirer différents bassins de supporters susceptibles d'embrasser leurs causes et en recherchant l'appui de forces sociales militantes déjà bien établies, ils ont également voulu donner un poids supplémentaire et un enracinement à leur cause. La portée relativement faible de la cause environnementale, toutefois, nous incite à conclure sinon à des différences irréconciliables entre le mouvement environnemental et ces autres mouvements, du moins à l'échec des environmentalistes dans leur projet d'unifier les luttes sociales.

Malgré cet échec, nous verrons, dans un deuxième temps, que l'interpénétration des thèmes et valeurs de contestation a largement influencé la conception des risques environnementaux de l'automobile. En les articulant à d'autres enjeux comme les inégalités, l'oppression des femmes et une remise en question plus large du modèle économique capitaliste, les groupes environnementaux contribuent à élargir considérablement la vision de ces risques et à leur donner une résonance sociale et politique. Cette vision témoigne par le fait même de leur compréhension englobante de ce que constitue l'environnement. Nous postulons donc que la lutte aux risques environnementaux de l'automobile s'est nourrie de la mouvance contestataire générale tout en y participant activement et en contribuant à tracer des parallèles entre divers mouvements et luttes. Cette dynamique vient une fois de plus souligner la nature construite de ces risques. Tout comme les experts extragouvernementaux étudiés au chapitre 3, les citoyens et les associations environnementales s'éloignent de la vision technique et technologique mise de l'avant par plusieurs fonctionnaires et les gouvernements pour considérer les risques environnementaux de l'automobile comme étant un problème lié aux structures économiques, politiques et sociales de la société.

5.1 Le mouvement environnemental et ses liens avec les autres mouvements sociaux

Cette première section identifie certains éléments de convergence entre les associations environnementales présentées au dernier chapitre – la SVP, STOP, Sauvons Montréal, le Monde à bicyclette et la Fédération québécoise du cyclotourisme – et d'autres mouvements sociaux, culturels et politiques de gauche. Il s'agit de montrer comment ces associations se rattachent à ces autres mouvements, qu'il s'agisse de réseaux de militants ou de positions idéologiques partagées, et comment elles leur empruntent plusieurs thèmes tout en continuant à s'en démarquer⁶.

5.1.1 Environnement et contreculture

Certaines de ces convergences semblent plus naturelles que d'autres, notamment chez les mouvements qui se rattachent à la gauche culturelle issue de la mouvance « soixante-huitarde », comme la contreculture. Dans son ouvrage phare sur le sujet, Theodore Roszak définit cette contreculture comme une révolte générale contre la technocratie. Selon Roszak, l'hégémonie des experts et des spécialistes dans la société capitaliste est à la source même d'un malaise, d'un refus de se faire imposer des décisions « d'en haut ». C'est ce qui aurait, ultimement, inspiré la contreculture et un désir plus général de vivre en marge des modes de vie dictés par ces experts et spécialistes⁷. Au Québec, Jean-Philippe Warren et Andrée Fortin soulignent que la contreculture doit toujours être pensée au pluriel, car ses ramifications sont nombreuses et ses manifestations, multiples. Par ailleurs, selon eux, l'appartenance à la mouvance contreculturelle relèverait avant tout d'un état d'esprit : « être hippie, c'est d'abord une manière d'être, de voir, de sentir, de toucher, d'aimer, de partager », qui s'opposerait à la crispation générale de ceux qui sont « prisonniers de

⁶ Warren et Fortin, *Pratique et discours de la contreculture au Québec*, p. 130.

⁷ Theodore Roszak, *Vers une contre-culture*, Paris, Stock, 1970, p. 19.

leur travail, de leurs responsabilités et de leurs rôles, se plient aux exigences d'une technocratie et d'un marché économique qui exigent des citoyens dociles, passifs et corvéables »⁸. Ce faisant, la contreculture ne s'exprime pas par la formation d'associations ou de groupes de pression comme la plupart des mouvements sociaux de cette époque et se place à l'extérieur des rapports de force concrets dans la société, leur révolution étant plutôt intérieure, voire spirituelle.

Malgré la fluidité de la mouvance contreculturelle qui rend ses liens concrets avec le mouvement environnemental difficiles à identifier, les points de jonction sont nombreux avec le mouvement environnemental, notamment au niveau de la convergence des thèmes et des enjeux qui les animent, comme l'ont remarqué plusieurs historiens⁹. Le désir d'une société plus simple et authentique retrouvé dans les mouvements hippies était ainsi canalisé vers un mode de vie plus écologique et en harmonie avec la nature. Au Québec, ce fort pendant écologique de la contreculture se confirme dans l'espace qui lui est consacré au sein de publications emblématiques, dont le magazine *Mainmise* et le *Répertoire québécois des outils planétaires*, ainsi que dans les mouvements de retour à la terre, dans la valorisation de l'agriculture urbaine biologique et dans le vaste réseau de cafés écologiques et de coopératives d'alimentation naturelle. Tout comme les groupes écologistes, la contreculture véhicule également la vision catastrophique et alarmiste d'une société rendue polluée et inhumaine par la domination du béton dans les villes, le recours massif à la technologie et l'épuisement des ressources. En cherchant à se positionner en marge du capitalisme, la contreculture dénonce également les perversions d'un système qui encourage une production incontrôlée et une surconsommation, une critique qui se trouve au cœur de ses valeurs écologiques¹⁰.

⁸ Warren et Fortin, *Pratique et discours de la contreculture au Québec*, p. 18.

⁹ Outre Warren et Fortin, voir Colin Coates (dir.), *Canadian Countercultures and the Environment*, Calgary, University of Calgary Press, 2016 ; Karim Larose et Frédéric Rondeau (dir.), *La contreculture au Québec*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2016.

¹⁰ Warren et Fortin, *Pratique et discours de la contreculture au Québec*, p. 135-141.

Parce qu'elles se positionnent contre l'ordre établi et dénoncent les excès du capitalisme, plusieurs associations environnementales sont considérées par des historiens comme étant des manifestations contreculturelles ou, du moins, comme des mouvements influencés par la contreculture. C'est le cas, par exemple, des protestations contre les projets de construction d'autoroutes urbaines que nous étudierons plus en détail au chapitre 7¹¹. Parmi les groupes environnementaux étudiés ici, c'est probablement au sein du Monde à bicyclette que les influences contreculturelles se font le plus sentir. Tant par son idéal vélorutionnaire que par son rejet des formes de protestations traditionnelles, le MàB incorpore ainsi plusieurs éléments rattachés à la contreculture. En intégrant la participation de la fanfare informelle l'Enfant fort à ses « théâtres de l'absurde », en se penchant sur divers sujets peu reliés au vélo comme les techniques de jardinage communautaire et d'agriculture biologique et en publiant des annonces et courts articles dans le magazine *Mainmise*, on peut probablement affirmer que le MàB ne fait pas qu'emprunter à la contreculture, mais bien qu'il y participe¹².

Malgré qu'elles se nourrissent des influences de la contreculture, les associations comme la SVP, STOP, Sauvons Montréal et la FQC s'en distancent tout de même à plusieurs égards. Si les tenants de la contreculture s'inquiètent de la pollution, celle-ci ne prend généralement pas de forme précise dans leur discours, contrairement aux écologistes¹³. Par ailleurs, le mouvement environnemental ne se mesure pas qu'à l'aune de sa sensibilité écologiste, mais aussi par l'importance qu'il accorde à la science et l'expertise. Non seulement les données quantitatives, statistiques et études sont au cœur de leurs revendications, mais plusieurs de leurs membres ont également

¹¹ Voir Raymond A. Mohl, « Stop the Road : Freeway Revolts in American Cities », *Journal of Urban History*, vol. 30, no 5 (2004), p. 674-706.

¹² Louis Dorion, « Près de 100 morts le 12 octobre », *Bulletin du Monde à bicyclette*, no 4, février 1977, p. 15-17. Pour des exemples de participation du MàB au magazine *Mainmise*, voir no 58 (mai 1976), p. 32-34 ; no 66 (janvier 1977), p. 38 ; no 70 (mai 1977), p. 11 ; no 73 (décembre 1977 - janvier 1978), p. 34.

¹³ Warren et Fortin, *Pratique et discours de la contreculture au Québec*, p. 139.

des formations en médecine, chimie ou ingénierie. Ce que les environmentalistes critiquent, ce n'est donc pas l'expertise en soi, mais plutôt l'interprétation que font les fonctionnaires et bureaucrates des données scientifiques et le fait qu'ils s'arrogent du même coup le monopole de la vérité. Ces caractéristiques sont néanmoins assez peu compatibles avec l'image associée aux hippies, considérant que le refus de se faire imposer un mode de vie dicté par les experts demeure une composante répandue de la contreculture¹⁴.

5.1.2 L'environnement et la jeunesse

Trônant au cœur du récit narratif des *long sixties*, la jeunesse et les étudiants jouent sans doute un rôle essentiel dans la convergence entre différents mouvements sociaux et le mouvement environnemental. En effet, si les jeunes ne forment pas un mouvement social en soi, on constate néanmoins qu'ils constituent une des forces sociales les plus importantes de la mouvance contestataire de cette période, à la fois à cause de leur poids démographique et du fait qu'ils sont beaucoup plus susceptibles de participer à différentes luttes sociales¹⁵. Élevés dans le contexte économique favorable des Trente glorieuses, profitant d'un niveau de confort général sans précédent et d'une plus grande accessibilité des études, participant à la « société des loisirs » qui s'amorce et au phénomène « d'allongement de la jeunesse », ces jeunes se sentent en effet plus libres d'exprimer un refus du système hérité de leurs parents¹⁶. À cet égard, comme l'ont remarqué plusieurs historiens, des mouvements comme la contreculture et le mouvement environnemental profitent énormément du passage de la génération du baby-boom à l'adolescence et à l'âge adulte au courant

¹⁴ Coates, *Canadian Countercultures and the Environment* ; Warren et Fortin, *Pratique et discours de la contreculture au Québec*.

¹⁵ Sur la force sociale que représente cette génération, voir François Ricard, *La génération lyrique*, Montréal, Boréal, 1992 ; Douglas O'wram, *Born at the Right Time : A History of the Baby Boom Generation*, Toronto, University of Toronto Press, 1996.

¹⁶ Warren et Fortin, *Pratique et discours de la contreculture au Québec*, p. 38-45.

des années 1960 et 1970¹⁷. Pour plusieurs jeunes critiquant les institutions culturelles et politiques héritées de la génération précédente, la nature représente une source de valeurs authentiques, tandis que la dégradation de l'environnement devient un puissant symbole des abus du capitalisme¹⁸. Le mouvement environnemental est donc profondément lié à une culture jeune et étudiante, même si tous les jeunes ne sont évidemment pas des écologistes.

Cet engagement des jeunes et des étudiants envers la cause environnementale se traduit souvent par la mise sur pied d'activités ou de groupements écologiques au sein des cégeps ou universités¹⁹. L'Université du Québec à Montréal et les cégeps Maisonneuve, Ahuntsic et du Vieux-Montréal, par exemple, participent tous aux célébrations de la *Survival Week* aux côtés de la SVP et de STOP en organisant des projections commentées de films et de documentaires, ainsi que des conférences²⁰. Plusieurs journaux étudiants publient également de nombreux articles traitant d'enjeux environnementaux comme la pollution, les conséquences désastreuses de

¹⁷ Owsram, *Born at the Right Time*, chapitre 8 et 9 ; Rome, « 'Give Earth a Chance' », p. 541-542; Warren et Fortin, *Pratique et discours de la contreculture au Québec*, p. 38-45.

¹⁸ Rome, « 'Give Earth a Chance' », p. 542.

¹⁹ Ryan O'Connor souligne d'ailleurs que c'est grâce à des étudiants que le groupe Pollution Probe, un des plus importants groupes environnemental du pays, est fondé. Ryan O'Connor, *Toronto the Green : Pollution Probe and the Rise of the Canadian Environmental Movement*, thèse de doctorat, University of Western Ontario, 2010, chapitre 2.

²⁰ Archives de la Ville de Montréal (AVM), VM6-D808-3, « L'ONF et la semaine d'éveil collectif des groupes anti-pollution de Montréal », *La Presse*, 10 octobre 1970.

l'automobile sur l'environnement²¹ ou encore diffusent les activités d'associations environnementales au sein de la communauté étudiante²².

En retour, on constate que les groupes environnementaux étudiés dans cette thèse considèrent les jeunes et les étudiants comme un bassin de militants potentiels qui pourraient éventuellement soutenir leur cause et y consacrer du temps. Grâce aux différents programmes de financement qui leur permettent de recruter des étudiants, ces groupes mettent sur pied différentes activités et initiatives afin de favoriser leur participation, les initier à la cause environnementale et de bénéficier de cette main-d'œuvre. C'est le cas, par exemple, avec la SVP et STOP, tel que nous l'avons vu au chapitre précédent²³. Le Monde à bicyclette parraine quant à lui l'initiative Véloville, un projet communautaire étudiant voulant conscientiser les Montréalais à l'égard des problèmes du transport urbain²⁴.

Bien que le mouvement environnemental soit lié à une culture jeune, il est plus difficile d'identifier des points de convergence entre l'environnementalisme et le radicalisme étudiant plus politisé se réclamant de la Nouvelle gauche, largement représenté dans le récit des *sixties*. Comme le démontrent Adam Rome et Keith

²¹ Service de gestion des documents et des archives de l'Université Concordia (AUC), Arno Schmidt, « Man and his car », *The Georgian*, vol. 24, no 34, 18 mars 1971, p. 24 ; Jim Gallagher, « SGWU students design pollution free car », *The Georgian*, vol. 35, no 1, 24 août 1971, p. 3 ; Michael Hoffman, « Nader knocks 'em dead at Loyola », *The Georgian*, vol. 35, no 22, 23 novembre 1971, p. 1 ; « Pedal power could alleviate energy, pollution problems », *Issues and Events*, vol. 9, no 5, 8 novembre 1973, p. 1 ; Fran Halter, « Cyclists of the city, unite ! You only have your car to loose », *The Georgian*, vol. 3, no 39, 12 septembre 1975, p. 7 ; Lois Crowe, « Traffic problems curbed at street protest », *Loyola News*, vol. 55, no 5, 6 octobre 1978, p. 8 ; « Asteure que j'ai un char, j'suis ben plus libre ! », *Le Quartier Latin*, vol. 52, no 12, 25 février 1970, p. 22-29.

²² AUC, Jill Kerby, « STOP chapter formed », *Loyola News*, vol. 49, no 10, 8 novembre 1972, p. 3 ; « STOP anti-pollution tips », *Loyola News*, vol. 49, no 17, 24 janvier 1973, p. 2 ; Ken Smith, « STOP holds Air Pollution Week », *Loyola News*, vol. 49, no 21, 28 février 1973, p. 3 ; Laura Beal, « STOP numbers waning », *The Georgian*, vol. 40, no 7, 28 septembre 1976, p. 3.

²³ « Ce que nous avons fait en juillet et août 1970 », *Bulletin SVP no 1*, octobre 1970 ; *Bulletin de liaison SVP*, été 1971 ; « Bilan de l'été », *Bulletin de liaison SVP*, novembre 1971 ; « L'équipe de la SVP intégrée au cours d'écologie », *Bulletin de liaison SVP*, mai-juin 1973.

²⁴ « Véloville », *Pour une ville nouvelle*, no 6, juillet 1977, p. 7.

Woodhouse aux États-Unis, si certains militants, vers la fin de la décennie 1960, incluent graduellement une critique de la crise environnementale dans leur discours, ils se montrent généralement beaucoup plus concernés par les questions de démocratie et de justice sociale et certains restent sceptiques quant à la pertinence du mouvement environnemental²⁵. Au Québec et au Canada, l'absence des enjeux environnementaux dans les études consacrées au radicalisme étudiant laisse penser que ceux-ci ne représentent pas une des causes les plus pressantes pour ce mouvement²⁶.

5.1.3 Les femmes et l'environnement : du maternalisme à l'éco-féminisme

Au Québec comme ailleurs, une autre lutte sociale centrale à la période de l'après-guerre est celle associée aux femmes. Cette lutte se manifeste en un éventail d'associations allant de larges fédérations féminines réformistes aux groupes féministes d'orientations plus radicales²⁷. Malgré leur coexistence parallèle, peu de chercheurs ont proposé une analyse approfondie des liens entre ces mouvements de femmes et le mouvement environnemental²⁸. Néanmoins, les historiens constatent de plus en plus que les femmes de la classe moyenne ont occupé une place prépondérante au sein des organisations faisant la lutte à la pollution, comme nous

²⁵ Rome, « 'Give Earth a Chance' », p. 41 ; Keith M. Woodhouse, « The Politics of Ecology : Environmentalism and Liberalism in the 1960s », *Journal for the Study of Radicalism*, vol. 2, no 2 (2009), p. 53-84.

²⁶ Voir notamment Jean-Philippe Warren, *Une douce anarchie. Les années 1968 au Québec*, Montréal, Boréal, 2008 et Marc Simard, *Histoire du mouvement étudiant québécois, 1956-2013 : des Trois Braves aux carrés rouges*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2013.

²⁷ Pour un aperçu de l'histoire des mouvements de femmes dans l'après-guerre, voir ces synthèses : Le Collectif Clio, *L'histoire des femmes au Québec depuis quatre siècles*, Montréal, Le Jour, 1992 et Naomi Black, Paula Bourne, Gail Cuthbert Brandt et Magda Fahrni, *Canadian Women: A History*, 3^e édition, Toronto, Nelson Education, 2011.

²⁸ Mentionnons toutefois Elizabeth Blum, *Love Canal Revisited : Race, Class, and Gender in Environmental Activism*, Lawrence, Kansas, University Press of Kansas, 2008. D'autres ouvrages ont exploré les liens entre l'environnement et le genre : Carolyn Merchant, *The Death of Nature : Women, Ecology and the Scientific Revolution*, San Francisco, Harper & Row, 1980 ; Carolyn Merchant, *Earthcare : Women and the Environment*, New York, Routledge, 1995 ; Virginia Scharff (dir.), *Seeing Nature through Gender*, Lawrence, University Press of Kansas, 2003.

l'avons mentionné au chapitre 1 de cette thèse. Ainsi, dans son ouvrage retraçant l'histoire de l'association environnementale GASP (Group Against Smog and Pollution) à Pittsburgh, James Longhurst reconnaît le rôle fondamental tenu par les femmes. Décrivant le profil type des femmes qui ont fondé le groupe et qui ont mis à profit leur capital social afin de renforcer son influence dans la communauté, Longhurst affirme qu'elles étaient pour la plupart femmes au foyer éduquées et qu'elles appartenaient à la classe moyenne, ce qui faisait d'elles une ressource essentielle dans la gestion quotidienne et l'organisation d'activités éducatives et de collectes de fonds²⁹. De forts parallèles peuvent être tracés entre cette observation et la théorie de la mobilisation des ressources qui souligne le rôle fondamental des femmes et de la classe moyenne dans l'émergence des organisations liées aux mouvements sociaux, en raison de leur capital social, matériel et organisationnel.

Longhurst et Adam Rome proposent également une explication beaucoup plus inclusive du militantisme des femmes dans le mouvement environnemental, qui va bien au-delà de la disponibilité et du capital social des épouses de la classe moyenne. En portant leur attention sur la ville comme unité d'analyse, ils replacent ce militantisme féminin dans la continuité des mouvements de réformes urbaines et de santé publique de l'ère progressiste – qui ont aussi été considérés comme un mouvement précurseur du mouvement environnemental moderne³⁰. Les femmes s'impliquant au sein de ces mouvements de réforme ont fait appel à leurs réseaux sociaux provenant des associations de femmes, ainsi qu'à la rhétorique genrée du maternalisme afin de justifier leurs efforts visant la promotion de la santé, de la sécurité et du bien-être urbain, une tendance qualifiée de « municipal housekeeping » et de « civic mothering »³¹. Dans les années d'après-guerre, l'implication des groupes

²⁹ Longhurst, *Citizen Environmentalists*, chapitre 4.

³⁰ Robert Gottlieb, *Forcing the Spring: the Transformation of the American Environmental Movement*, Washington, Island Press, 2005 (1993), p. 8.

³¹ L'historiographie qui retrace les rapports entre les femmes et la ville dans une perspective de santé publique ou de « municipal housekeeping » est bien développée. Parmi les études clés, voir Andrea

de femmes pour la santé de la population urbaine, surtout celle des enfants, s'est poursuivie tout en se transformant afin d'englober des causes directement liées au mouvement environnemental moderne, comme la pollution de l'eau et de l'air, ainsi que des causes plus indirectes, comme les armes nucléaires et la paix. Plusieurs de ces femmes ont milité pour ces enjeux au sein d'associations déjà établies qui avaient fait de la pollution leur nouveau cheval de bataille. Un nombre important d'entre elles, toutefois, ont décidé de mettre sur pied de nouveaux comités *ad hoc* afin de dénoncer une source particulière de pollution, sauver un espace vert ou une étendue d'eau³².

Le Québec a lui aussi été témoin de la convergence entre les préoccupations féminines traditionnelles et environnementales dans les années 1960 et 1970, la rhétorique maternaliste et le sentiment de responsabilité à l'égard du bien-être et de la santé des enfants servant de lien entre les deux³³. En effet, plusieurs de ces groupes de femmes ont décidé d'ajouter aux causes qu'ils soutiennent la lutte à la pollution, comme c'est le cas de l'Association féminine pour l'éducation et l'action sociale (AFÉAS), du Conseil des femmes de Montréal, du Centre de santé des femmes de Montréal, ainsi que de la Voix des femmes³⁴. Comme c'est le cas ailleurs, certaines

Kornbluh, *Lighting the Way: The Woman's City Club of Cincinnati, 1915-1965*, Cincinnati, OH Young & Klein, 1986 ; Maureen A. Flanagan, *Seeing with Their Hearts: Chicago Women and the Vision of the Good City, 1871-1933*, Princeton, Princeton University Press, 2002 ; Suellen M. How, « 'Municipal Housekeeping': The Role of Women in Improving Urban Sanitation Practices », dans Martin Melosi, *Pollution and Reform in American Cities, 1870-1930*, Austin, University of Texas Press, 1980, p. 173-198. Au Québec, voir Magda Fahrni, « 'Elles sont partout...' : les femmes et la ville en temps d'épidémie, Montréal, 1918-1920 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 58, no 1 (2004), p. 67-85. Sur les liens entre les groupes de femmes qui utilisaient une rhétorique maternaliste dans leur opposition à l'automobile pour des raisons de sécurité au début du siècle, voir Norton, *Fighting Traffic*, chapitre 1.

³² Rome, « 'Give Earth a Chance' », p. 3.

³³ Sur le maternalisme au Québec, voir l'article de Karine Hébert, « Une organisation maternaliste au Québec : La Fédération nationale Saint-Jean-Baptiste et la bataille pour le vote des femmes », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 52, no 3 (hiver 1999), p. 315-344.

³⁴ Comme nous le verrons plus loin, certaines de ces associations s'associent avec des groupes environnementaux durant certains événements, témoignant ainsi de leurs préoccupations envers l'environnement. Voir aussi Frances Early, « Canadian Women and the International Arena in the

femmes ont toutefois cherché à sortir des groupes plus traditionnels afin de fonder leur propre groupe, entièrement dédié à la cause environnementale. À cet égard, l'organisation STOP présentée au dernier chapitre offre un exemple saisissant de l'importance qu'ont pu avoir les femmes dans l'émergence et la vigueur du mouvement environnemental québécois. Comme mentionné au dernier chapitre, STOP a été fondé par un groupe de mères au foyer, d'abord rattachées à la Voix des femmes et au comité d'action sociale de la *Unitarian Church* de Pointe-Claire. L'association a rapidement pris de l'ampleur, et si l'image de la mère au foyer s'est dissipée derrière celle de l'expertise, il n'en reste pas moins qu'un important noyau de femmes a toujours été essentiel au fonctionnement du groupe. Ainsi, durant ses premières années, la présidence du groupe était une fonction la plupart du temps assumée par une femme, tout comme les emplois rémunérés et une bonne partie des bénévoles sur qui reposait le dynamisme de l'organisation. Les mêmes constats s'appliquent pour la SVP, fondée en 1970 par Hélène Lajambe, qui en a aussi été la présidente pendant les deux premières années.

Pour les groupes étudiés dans ce chapitre, et particulièrement STOP, la SVP et le Monde à bicyclette, les femmes représentent également un public cible, c'est-à-dire un bassin de militantes potentielles qui pourraient éventuellement soutenir leur cause et y consacrer du temps. À cet égard, STOP participe aux rencontres du Conseil des femmes de Montréal afin de favoriser l'échange d'information entre les deux associations³⁵. Durant ses premières années d'existence, la SVP tient également un kiosque au Salon de la femme, puisqu'il s'agit selon l'organisation « d'une nouvelle occasion de [se] faire connaître »³⁶. En 1972, lors de sa deuxième année de participation au Salon de la femme, la SVP agrandit considérablement son kiosque,

Sixties : The Voice of Women/La Voix des femmes and the Opposition to the Vietnam War », dans Dimitry Anastakis, *The Sixties : Passion, Politics and Style*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2008, p. 25-41.

³⁵ « Montreal Council of Women rep ? », *STOP Press*, vol. 4, no 5, janvier 1976.

³⁶ « Procès-verbal – réunion du 19 avril », *Bulletin de liaison SVP*, mai 1971.

qui comporte désormais une salle pouvant contenir une centaine de personnes désirant écouter une conférence³⁷. Organisées en grande partie par des femmes, plusieurs séances d'information se déroulaient aussi exclusivement entre femmes ou presque, comme le constate la SVP lors d'une séance sur la pollution au cours de laquelle elle avait invité Thérèse Casgrain à titre de conférencière³⁸. Quant au MÀB, le groupe organise des balades cyclistes au clair de lune exclusivement pour les femmes, en plus d'encourager la participation des femmes à leurs activités en mettant à la disposition des mères un service de garderie³⁹. Ces organisations gardent également des liens de coopération occasionnels avec des associations féminines, notamment parce que les deux cherchent par moments à s'attaquer aux mêmes grands enjeux sociaux, comme la santé et la condition des femmes. Les deux types d'associations coopèrent ainsi lors de grandes activités, comme la « Survival Week » organisée à Montréal à l'instigation de la SVP et de STOP, à laquelle le Conseil national des femmes juives, le Conseil montréalais des femmes du Québec et la Voix des femmes participent⁴⁰, ou encore lors de la Commission des citoyens sur l'avenir de Montréal⁴¹.

³⁷ Voici la liste des conférenciers: 5 mai « La société de consommation a-t-elle un avenir ? », par André Marsan; 6 mai « Le recyclage, de A à Z », par Roger Simard; 7 mai « pollution et pauvreté », par Richard Nelson; 8 mai « La pollution des sols », par Marcel Chaput et « L'empoisonnement de la terre », par Marcel Chaput; 9 mai « Que deviennent vos eaux usées », par Gustave Prévost et « La pollution, menace à la santé », par Ilona Kerner; 10 mai « La pollution, défi à l'homme », par Aubert Hamel et « Philosophie de la dépollution », par Aubert Hamel; 11 mai « Journalisme et lutte contre la pollution », par Henri Poupart et « Le citoyen et la loi, face à la pollution », par Me Jacques Léger; 12 mai « La pollution par le fluor », par Fernand Séguin et « Un fleuve, un parc », par Claude Delisle; 13 mai « L'hygiène scolaire », par Marc Roberge et « L'individu et la pollution de l'air », par Donald Labrie; 14 mai « La Baie James », panel.

³⁸ « Comité anti-pollution de Terrebonne », Bulletin de liaison SVP, janvier 1971.

³⁹ AMÀB, carton 6, dossier Femmes et vélo 1977 – 1980, « Balade de femmes au clair de lune », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3, no 1, février 1978.

⁴⁰ AVM, VM6-D808-3 « L'ONF et la semaine d'éveil collectif des groupes anti-pollution de Montréal », *La Presse*, 10 octobre 1970.

⁴¹ Certains organismes concernés par des enjeux spécifiquement féminins ont déposé un mémoire, comme le *Women's Information and Referral Centre* et le *Rape Crisis Centre*. La Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, Montréal, Sauvons Montréal, 1976, tables des matières.

Les points de convergence entre les mouvements de femmes et l'écologie s'étendent également au féminisme de tendance plus politique. Au courant des années 1970, une branche du mouvement féministe québécois se radicalise en cherchant à s'attaquer au régime patriarcal qui régit l'ordre social. Ces féministes argumentent notamment que la mainmise des hommes sur la société passe par leur domination du corps des femmes, d'où les nouvelles batailles féministes des années 1970, telles que l'avortement, le viol, la violence conjugale et la pornographie⁴². Cette tendance féministe trouve un écho particulier au sein des femmes du Monde à bicyclette. En effet, dès ses débuts, quelques femmes du groupe, Claire Morissette en tête, mettent sur pied un comité « cyclo-féministe » qui entrevoit la bicyclette comme un outil de libération pour les femmes et tente de donner aux femmes les moyens de vivre, entre elles, « la vélorution d'une façon féministe »⁴³. Morissette inscrit également ces parallèles entre la lutte cycliste et le féminisme dans une tendance beaucoup plus globale, l'écoféminisme⁴⁴. Vivre en harmonie avec le milieu, réfléchir sur l'avenir de la planète, promouvoir un monde moins autoritaire et plus égalitaire, toutes ces valeurs, d'abord véhiculées par les femmes selon elle, s'inscrivent à la fois dans les tendances écologiste et féministe. Et dans ce nouveau monde plus écologique, ce serait ainsi les femmes cyclistes qui lègueraient leurs valeurs aux hommes⁴⁵. Paradoxalement, en insistant sur l'importance du soin, de la proximité affective et en accentuant l'image du rôle de la « mère nourricière », cette vision des valeurs

⁴² Pour une synthèse du mouvement féministe au Québec, voir Micheline Dumont, *Le féminisme québécois raconté à Camille*, Montréal, les éditions du remue-ménage, 2008.

⁴³ AMàB, carton 6, dossier Femmes et vélo 1977 – 1980, Claire Morissette, « Le cyclo-féminisme s'inscrit dans l'éco-féminisme », s.d. Les idées cyclo-féministes de Claire Morissette seront également détaillées dans son livre *Deux roues, un avenir*, Montréal, Retrouvailles, 1994.

⁴⁴ Le courant éco-féministe, qui se développe surtout dans la décennie 1980 aux États-Unis, est notamment basé sur le concept du « rape of the land » et sur la prémisse que les problèmes écologiques contemporains sont redevables à la propension de la société patriarcale à dominer et à contrôler tout ce qui est extérieure à la « norme » (c'est-à-dire tout ce qui n'est pas masculin, Blanc, hétérosexuel et ce qui n'appartient pas au monde civilisé). Il existerait donc des similitudes et des causes communes entre la domination des hommes sur les femmes et celle des humains sur la nature. Voir Merchant, *The Death of Nature* et Irene et Gloria Feman Orenstein (dir.), *Reweaving the World: The Emergence of Ecofeminism*, San Francisco, Sierra Club Books, 1990.

⁴⁵ AMàB, carton 6, dossier Femmes et vélo 1977 – 1980, Claire Morissette, « Le cyclo-féminisme s'inscrit dans l'éco-féminisme », s.d.

féminines promue par Morissette n'échappe pas au piège de l'essentialisme tel que défini par Carolyn Merchant⁴⁶.

Selon le comité cyclo-féministe, la conscientisation qu'il souhaite provoquer dans la société doit se faire d'abord au sein même du Monde à bicyclette. Les femmes du comité se donnent ainsi comme objectif de gagner les autres membres du MâB à leur cause, ce qui se réalisera en partie, selon elles, par le biais d'un appui ouvert du groupe aux revendications de différentes associations féministes qu'il côtoie. Dans cette optique, le comité invite tous les cyclistes à participer au grand rassemblement prévu le 8 mars 1977 à l'occasion de la Journée internationale de la Femme⁴⁷. Au-delà de l'appui accordé aux causes féministes, ce sont surtout les structures internes mêmes du MâB qui doivent être révisées selon le comité cyclo-féministe, afin que celles-ci facilitent et même favorisent la participation des femmes aux décisions et aux orientations du mouvement⁴⁸.

Cette dernière demande du comité féministe du MâB met en lumière une des limites de la convergence entre les groupes écologistes et féministes. Si le mouvement environnemental partage plusieurs valeurs avec les mouvements des femmes, la libération des femmes ne constitue toutefois pas son orientation première. D'ailleurs, plusieurs associations environnementales reproduisent de vieux rapports d'autorités qui débouchent sur des inégalités entre les membres de sexe masculin et féminin, reflétant ainsi leur temps et leur milieu. En 1977, par exemple, Dominique Gaucher, du comité cyclo-féministe du MâB, affirme que même au sein de son groupe, il est possible de déceler les structures sociales qui empêchent les femmes de se faire entendre et qui dissuadent même les plus courageuses à s'affirmer. « À moins d'être

⁴⁶ Merchant, *Earthcare*, p. 10.

⁴⁷ Claire Morissette, « Femmes et lutte cycliste », *Bulletin Le Monde à bicyclette*, no 4, février 1977, p. 23-24.

⁴⁸ Dominique Gaucher, « À propos du comité cyclo-féministe », *Pour une ville nouvelle*, no 6, juillet 1977, p. 7.

totallement hypocrite », affirme-t-elle, « on ne peut nier ce fait: sinon pourquoi parmi les 300 membres environ que regroupe le MÀB, n'y a-t-il que 25% de femmes ? Et pourquoi sur les 15 personnes occupant des postes à la direction de ce même mouvement n'y a-t-il que 3 femmes ? »⁴⁹. Par ailleurs, après plusieurs années à devoir subir des rapprochements non désirés par des hommes, Claire Morissette publie un article afin de dénoncer cette attitude machiste affichée par certains des hommes du groupe. Voulant provoquer une réflexion sur le déséquilibre entre les hommes et les femmes qui persiste au sein du MÀB, elle affirme :

Dorénavant je n'accepterai plus de me faire embrasser par aucun homme gravitant autour du Monde à bicyclette, quel qu'il soit. Cela veut dire: toi-même, ô lecteur. [...]

Vous n'avez pas, messieurs, à toujours prendre les devants. Si j'ai le goût de liens plus étroits, j'ai aussi un sens de l'initiative pour me faire comprendre. En attendant, si vous ne recevez pas un tel message, et si vous exprimez des avances, prenez donc un temps d'écoute, pour voir si vous n'abusez pas de la « résistance passive non-violente » de votre camarade⁵⁰.

Plusieurs inégalités persistent également dans la nature des rôles confiés aux femmes et aux hommes. Comme l'a remarqué James Longhurst pour GASP, les femmes sont dominantes dans la structure interne, lors des collectes de fonds et des activités d'éducation, mais elles ne font toutefois pas partie des acteurs qui défendent les intérêts du groupe et qui tentent de faire valoir leur expertise devant le public, les gouvernements et les représentants des intérêts industriels. Dans ces occasions, les femmes disparaissent afin de faire place aux membres masculins qui utilisent un langage genré associant leur identité masculine au professionnalisme, à l'expertise et à la science⁵¹. Des constats similaires peuvent être faits au sujet du cas des associations environnementales étudiées dans ce chapitre. Malgré l'importance des

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ AMàB, carton 6, dossier Femmes et vélo 77 – 80s, Claire Morissette, Déclaration du 26 juillet 1981.

⁵¹ Longhurst, *Citizens' Environmentalist*. Pour la rhétorique maternaliste, voir le chapitre 4 et pour le langage genré de l'expertise, voir le chapitre 5.

femmes au sein de la SVP et de STOP, peu de leurs publications « scientifiques » sont rédigées par des femmes. Cette tendance à reproduire des rapports inégalitaires entre les genres a d'ailleurs été constatée par Vaillancourt qui déplore que, même si le mouvement environnemental est l'un des seuls mouvements québécois, à l'exception évidemment des mouvements de femmes, où les femmes jouent un rôle de premier plan, on y retrouve néanmoins des « relents de chauvinisme et de sexisme [...] qui s'expriment par le fait que les hommes sont portés à prendre la vedette tandis que les femmes font plus souvent qu'à leur tour le travail plus obscur et ingrat »⁵².

5.1.4 Environnementalisme, mouvement ouvrier, syndicalisme et socialisme

Si les liens entre les associations environnementales et les nouveaux mouvements sociaux associés à la gauche culturelle semblent « naturels », ceux avec certains autres mouvements, comme le mouvement ouvrier et socialiste, le sont moins. Ainsi, bien que le mouvement ouvrier québécois, qui plonge ses racines dans une société industrielle bien antérieure aux années 1960, ait été l'objet de nombreuses études au Québec comme ailleurs⁵³, très peu d'entre elles ont cherché à examiner ses préoccupations environnementales. Inversement, l'histoire environnementale a elle également longtemps délaissé les sujets reliés au monde du travail⁵⁴. Les liens entre l'environnement et le mouvement ouvrier ont pourtant toujours existé, notamment à

⁵² Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 146.

⁵³ Pour le Québec, voir notamment Jacques Rouillard, *Histoire de la CSN, 1921-1981*, Montréal, Boréal, 1981 ; Yves Bélanger, Robert Comeau, Céline Métivier (dir.), *La FTQ, ses syndicats et la société québécoise*, Montréal, Comeau & Nadeau, 2001 ; Jacques Rouillard, *Le syndicalisme québécois. Deux siècles d'histoire*, Montréal, Boréal, 2004 (1989).

⁵⁴ Voir entre autres Richard White, « Are you an environmentalist or do you work for a living ? », dans William Cronon (dir.), *Uncommon Ground. Rethinking the Human Place in Nature*, New York, Norton, 1996, p.171-185 ; Gunther Peck, « The Nature of Labor : Fault Lines and Common Ground in Environmental and Labor History », *Environmental History*, 2006/2, p. 212-238 ; Chad Montrie, *Making a Living. Work and Environment in the United-States*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2008 ; Stefania Barca, « Laboring the Earth : Transnational Reflections on the Environmental History of Work », *Environmental History*, 2014/1, p. 3-27. Au Québec, voir Renaud Bécot, « L'action environnemental du mouvement syndical québécois, 1945-1972 », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (hiver 2015), p. 48-65.

travers les préoccupations des syndicats pour les conditions de travail et tous les enjeux découlant de la santé et de la sécurité des travailleurs⁵⁵. Cette lacune historiographique n'est pas spécifique au Québec; elle découle plutôt d'une conception du travail et de l'environnement comme étant deux pôles antagonistes dans l'historiographie nord-américaine⁵⁶. Aux États-Unis, cette opposition entre travail et environnement est renforcée par l'histoire des grandes fédérations nationales qui ont milité pour la préservation des espaces verts. Dans cette optique, les préoccupations environnementales sont essentiellement liées à la montée de la classe moyenne et sont considérées comme bien loin de celles des classes ouvrières.

Ces conclusions sur les participants au mouvement environnemental ne s'appliquent toutefois pas aussi bien à l'étude des petits groupes citoyens et environnementaux de type *grass-roots*, comme celui étudié par Longhurst et ceux au centre de notre thèse, dont les militants entretiennent certains liens avec les luttes ouvrières et socialistes. En effet, malgré leurs origines, orientations et objectifs différents, ces deux mouvements partagent plus d'affinités qu'il n'y paraît *a priori* et les mêmes grands thèmes les traversent : la recherche d'une société plus libre, plus juste, plus démocratique, avec de meilleures conditions de travail, émancipée de vieux carcans institutionnels et traditionnels, l'ouverture sur le monde, et, surtout, la critique des abus du capitalisme. Ces valeurs communes incitent ainsi les groupes environnementaux à être solidaires des luttes ouvrières et même socialistes, à tendre par moment à une convergence de leurs forces sociales. Considérant que certains acteurs des luttes ouvrières, comme les syndicats, sont déjà bien établis et influents dans la société québécoise, on peut en déduire que les groupes environnementaux

⁵⁵ *Ibid.*, p. 53.

⁵⁶ Au sujet des différences irréconciliables entre les intérêts des travailleurs et des environnementalistes dans les années 1970, voir John-Henry Harter, « Environmental Justice for Whom ? Class, New Social Movements, and the Environment : A Case Study of Greenpeace Canada, 1971-2000 », *Labour / Le Travail*, 54, 2004, p. 83-119.

cherchent également à bénéficier de leur appui, ce qui donnerait un poids supplémentaire à leur cause.

Plus concrètement, les liens entre les syndicats et les associations environnementales sont mis en évidence par leur implication conjointe lors de certains événements. Tout comme les associations féminines, différents syndicats, notamment le Conseil central de Montréal de la CSN, la Fédération des Travailleurs du Québec et l'Alliance des professeurs de Montréal, sont ainsi impliqués dans la « Survival Week – pollution, une question de survie » organisée par la SVP et STOP. Lors de cette semaine d'activités, les liens entre la pollution et les intérêts des travailleurs sont particulièrement soulignés alors que le syndicaliste Michel Chartrand est invité à titre de conférencier à animer une séance sous le thème « La vie industrielle »⁵⁷. Par ailleurs, en 1971, c'est à l'instigation du Conseil central de la CSN qu'est fondé le Front commun contre l'autoroute est-ouest, au sein duquel s'impliquent également la SVP et STOP. La contestation en lien avec cette autoroute sera étudiée plus en détail au chapitre 7. Pour l'instant, mentionnons seulement que les nombreux syndicats faisant partie de ce front commun dénoncent en premier lieu le fait que les nombreuses destructions de logements prévues pour sa construction visent un quartier ouvrier, mais qu'ils joignent également leur voix à celles des associations environnementales afin de dénoncer les effets néfastes qu'entraînerait cette autoroute sur l'environnement⁵⁸. Au début de la décennie 1970, la coopération entre les

⁵⁷ AVM, VM6-D808-3, « L'ONF et la semaine d'éveil collectif des groupes anti-pollution de Montréal », *La Presse*, 10 octobre 1970.

⁵⁸ « Une autoroute, pour quoi faire ? », *Le Travail*, vol. 47, no 1, janvier 1971. Outre la CSN, le Front commun réunit également la Fédération des Travailleurs du Québec, ainsi que celui des employés du PQ et des professionnels de la Ville de Montréal. Comme nous le verrons au chapitre 7, voici quelques autres associations qui font initialement partie du Front commun : le Front d'action politique au municipal (FRAP) et le Parti québécois au provincial, l'association des locataires, le comité de citoyens et le comité d'action politique de Westmount-en-bas, le comité de citoyens de la Petite-Bourgogne, le comité d'action politique de Maisonneuve, différents comités de logement, le Comité sur l'habitation et la rénovation urbaine, la Société des architectes de Montréal et les étudiants en architecture de l'Université de Montréal, la Société pour vaincre la pollution, la *Society to Overcome Pollution*.

environnementalistes et le mouvement ouvrier se fait donc de façon occasionnelle et indirecte. Cette coopération est perceptible lors de grands événements ralliant plusieurs militants de divers horizons.

Au fil de la décennie, toutefois, le mouvement environnemental québécois cherche de plus en plus à se rapprocher du mouvement ouvrier et des groupes socialistes, tant en soutenant certaines de leurs luttes qu'en partageant des positions idéologiques, politiques et économiques, comme l'a remarqué Vaillancourt dans ses travaux sur le mouvement écologiste au début des années 1980. Dès la fondation du Monde à bicyclette, par exemple, un contingent de cyclistes participe chaque année à la grande fête socialiste des travailleurs du 1^{er} mai. Selon Claire Morissette du MâB, l'appui des cyclistes à la lutte ouvrière est naturel :

Cette tradition du mouvement ouvrier est une manifestation de conscience et de solidarité de classe; c'est aussi une expression profonde des travailleurs de vouloir se regrouper pour mettre fin à leur exploitation. Dans la société contemporaine, l'automobile est un des aspects importants de notre système de répression économique et culturelle. Donc la bicyclette est de mise lors du 1^{er} mai: elle devient un défi à la société et un symbole de libération⁵⁹.

Dans le but de rapprocher la lutte écologique et celle des travailleurs, la section montréalaise d'une grande formation nommée le Regroupement écologique québécois, qui comprend notamment la SVP, STOP, Sauvons Montréal et le MâB, cherche également à encourager la participation plus organisée des écologistes à la fête des travailleurs. Elle met en place un comité spécialement à cet effet en 1979 et prépare un mémoire sur la santé et la sécurité des travailleurs pour la Commission parlementaire sur le projet de loi 17⁶⁰.

⁵⁹ Claire Morissette, « Les cyclistes et le 1^{er} mai », *Bulletin du Monde à bicyclette*, no 5, mai 1977, p. 7-8.

⁶⁰ Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 89.

En 1979, la SVP publie un long article, dans son *Journal l'Environnement*, qui vise à rapprocher leur lutte de celle du mouvement ouvrier. Plus spécifiquement, l'article veut déboulonner certains mythes au sujet des écologistes, la plupart plongeant leur racine dans la conception tenace que les intérêts des travailleurs sont aux antipodes des leurs. Or, pour l'auteur de l'article Pierre Vincent, les écologistes sont loin de correspondre à l'image que certains médias, industries et même gouvernements veulent leur accoler, c'est-à-dire celle d'être un groupe de favorisés qui veut protéger son petit coin de nature en campagne, de proposer des solutions utopiques, et de représenter des entraves à la croissance économique. Selon Vincent, les écologistes, tout comme les travailleurs, font partie des classes populaires et travaillent fort pour l'amélioration de la qualité de vie en ville. Par ailleurs, dans un contexte économique plus difficile qu'au début de la décennie, marqué par la fin des Trente Glorieuses et les crises du pétrole de 1973 et 1979, Vincent identifie la plus grave croyance qui affligerait les environmentalistes selon lui, serait la notion désuète que :

la pollution est rentable, qu'elle diminue les coûts de production, que la lutte écologique est une des causes principales de l'inflation [...] Pourquoi accuser les écologistes d'une inflation qui n'a d'autre source que la hausse exagérée des profits par les multinationales qui mettent ainsi l'économie américaine (et canadienne) et son dollar sur la corde raide ? Il est bien tentant de détourner l'attention des médias vers un groupe qui devient de plus en plus gênant pour les grandes entreprises de consommation⁶¹.

L'interpénétration des thèmes et des valeurs qui animent les luttes sociales devient de plus en plus évidente alors que plusieurs associations environnementales amorcent un virage vers l'écologie politique à la fin de la décennie 1970. En effet, à cette époque, plusieurs associations environnementales opèrent une radicalisation en se tournant vers les questions de l'énergie, des ressources et du nucléaire. En 1978, le Regroupement écologique québécois, qui regroupe la plupart des groupes

⁶¹ Pierre Vincent, « Écologie ou économie ? Les dessous économiques de la lutte contre la pollution », *Journal l'Environnement*, vol. 6, no 2, mars 1979, p. 7.

environnementaux étudiés dans ce chapitre (sauf la Fédération québécoise du cyclotourisme), est fondé et publie rapidement un manifeste⁶². Ce texte officialise le virage vers l'écologie politique des associations environnementales. Ces dernières insèrent de plus en plus leurs revendications dans une critique de la logique capitaliste, visant particulièrement l'automobile, considérée comme un puissant symbole capitaliste. Ainsi, alors que la SVP et STOP mentionnent dès le début de la décennie les liens qui les rapprochent du mouvement ouvrier et syndical en affirmant s'en prendre aux mêmes adversaires, c'est-à-dire aux grandes entreprises multinationales et aux technocrates qui facilitent leur profit⁶³, le Manifeste vise la société capitaliste dans son ensemble, en affirmant que « la principale cause de la crise écologique [est] la logique du profit et de l'accumulation du capital, amenant la surproduction de biens inutiles, ou souvent inadaptés à nos besoins réels »⁶⁴.

Plus largement, ce manifeste permet également de constater l'ampleur des influences locales et internationales qui façonnent les préoccupations des écologistes. En effet, le texte du manifeste constitue un vibrant plaidoyer pour un projet de société écologique qui vise à rallier et à inclure d'autres forces sociales. En dénonçant les inégalités et les paradoxes de la société capitaliste – « de la même façon que les pays où on souffre le plus de la faim sont des exportateurs de nourriture, les femmes laissées sans soutien suffisant de l'État sont incitées à faire des enfants, les chômeurs sont tenus responsables du chômage, les malades de leur maladie et les consommateurs de la pollution »⁶⁵ – le nouveau projet de société imaginé par le Regroupement déborde de loin des questions environnementales et propose des modifications profondes dans les domaines de la technologie, de l'économie et de la politique. L'écosociété proposée par le manifeste en est ainsi une qui serait écologique, mais aussi égalitaire,

⁶² Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 85-88.

⁶³ « Éditorial », *Bulletin de liaison SVP*, avril 1973.

⁶⁴ Manifeste écologique du Regroupement écologique québécois, texte publié le 22 novembre 1978 et reproduit dans Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 168.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 175.

participative, concernée par la santé et les conditions de vie des travailleurs. Le plan d'action esquissé par le Regroupement écologique québécois prévoit en outre de continuer les luttes entreprises par plusieurs autres mouvements progressistes, en comprenant une liste de revendications au sujet des travailleurs, du nucléaire, du transport, de la libération des femmes et de l'autodétermination des nations amérindiennes⁶⁶. Cette convergence avec d'autres forces sociales est également illustrée par la mise sur pied, à l'instigation de la SVP, d'un vaste Front commun pour un débat public sur l'énergie, qui regroupe plus de 80 associations représentant un large éventail des mouvements populaires québécois⁶⁷. Comme ce front commun le démontre, les associations environnementales continuent également, vers la fin de la décennie 1970, à collaborer avec d'autres forces sociales lors de grands rassemblements ou coalitions. C'est le cas en 1978, alors que le Monde à bicyclette participe au colloque Opération Liberté, organisé par la Ligue des droits de l'homme afin d'élargir les droits démocratiques et les libertés fondamentales, notamment dans le but de défendre le droit de se déplacer⁶⁸.

Par ailleurs, si tous les groupes étudiés dans ce chapitre insèrent leurs préoccupations environnementales dans une critique du capitalisme, peu d'entre eux relient directement la lutte écologiste au socialisme. C'est tout de même le cas du Monde à bicyclette, qui propose une alliance, voire une fusion entre la lutte ouvrière et environnementale. Ainsi, selon Robert Silverman,

⁶⁶ *Ibid.*, p. 177-181.

⁶⁷ Parmi ceux-ci, on retrouve notamment des groupes écologiques et anti-nucléaires, des coopératives d'habitations, des associations de défense des consommateurs, des syndicats, des associations de professeurs et d'étudiants, des regroupements de femmes et divers comités citoyens. Vaillancourt et Babin, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 114.

⁶⁸ Plusieurs groupes associés à différents mouvements sociaux étaient mobilisés au sein d'Opération Liberté, notamment la Fédération des travailleurs du Québec, le groupe Opération-Chômage, anti-racistes... socialiste, la CSN, les étudiants de l'UQAM, le PQ, le M&B, l'économie familiale, En Lutte !, le Comité d'organisation Saint-Louis, le Centre de santé des femmes, plusieurs syndicats, des associations pour les droits des homosexuels. « Quand c'est octobre toute l'année... », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3, no 4, automne 1978, p. 5-6.

seule la classe ouvrière peut mettre un terme à la loi du capital et de la bourgeoisie. Pour que [le] mouvement écologique réussisse, le capitalisme doit cesser d'exister, car c'est la production dans le but du profit au lieu d'être dans le but de satisfaire les besoins qui est à l'origine du problème. Et nous devons former une alliance avec la classe ouvrière révolutionnaire⁶⁹.

Selon Silverman, la classe des travailleurs a toutefois mis beaucoup trop de temps avant de développer une conscience écologique et, par la nature même du travail ouvrier, reste à la remorque du capital. Citant notamment le penseur écologiste Ivan Illich, Silverman affirme que les schémas de référence marxistes doivent changer afin de permettre une prise en considération des excès d'énergie et du gaspillage des ressources, deux questions qu'il relie directement à la lutte anti-automobile, comme nous le verrons plus loin⁷⁰.

5.1.5 Environnement et lutte nationale

Au Québec, les préoccupations qui animent les groupes écologistes semblent à première vue bien loin de la vague de fond d'affirmation nationale qui soulève la province durant les décennies 1960 et 1970. Les liens entre les deux mouvements sont en effet ténus. Lorsque l'indépendance du Québec est abordée par les écologistes, c'est surtout du point de vue de la liberté économique. L'indépendance est généralement vue non pas comme une fin en soi, mais comme une manière d'en arriver à mieux contrôler les richesses naturelles et l'économie québécoise, dominée par les multinationales américaines. Les organisations environnementales dénoncent ainsi l'attitude impérialiste de ces multinationales, ainsi que l'aplaventrisme et la complicité des gouvernements et des médias de masse devant les diktats qu'elles

⁶⁹ Robert Silverman, « Énergie et Équité », *Journal l'Environnement*, vol. 4, no 4, septembre 1977, p. 5-7.

⁷⁰ Sur l'œuvre et l'héritage d'Ivan Illich, voir Lee Hoinacki et Carl Mitcham (dir.), *The Challenges of Ivan Illich : A Collective Reflection*, Albany (NY), State University of New York Press, 2002.

imposent au Québec⁷¹. Selon ces organisations, ces multinationales auraient en effet réussi à forcer, grâce à leur puissance et omniprésence, la vente de leurs produits comme l'automobile et à les rendre indispensables au détriment des conditions de vie et de la qualité de l'environnement, faisant ainsi des Québécois des « colonisés » du capitalisme⁷². À l'aube du référendum sur la souveraineté de 1980, l'indépendance du Québec est parfois considérée comme un pas de plus vers une meilleure prise en charge des enjeux environnementaux. En 1979, Pierre Vincent, de la SVP, affirme ainsi que le Québec se situe à la croisée des chemins de son développement économique, en identifiant le nationalisme comme étant la voie vers une plus grande autonomie et en affirmant que « l'avenir de notre "qualité de vie nationale" dépend de nos choix fondamentaux que nous serons peut-être appelés à faire bientôt. Sinon, nous devons provoquer le débat; c'est demain qui en dépend »⁷³.

Cette relative absence de position à l'égard de la question nationale s'explique peut-être, comme c'était le cas chez certains experts extragouvernementaux, par le fait que l'environnement était considéré comme étant une cause plus pressante que l'indépendance du Québec, comme l'exprime André Frayon, membre du MÀB et collaborateur occasionnel au *Journal l'Environnement* de la SVP : « nos dirigeants, et ceux qui les dirigent, devraient avoir assez de bon sens pour faire de la pollution un problème primant sur les autres, car comment rapatrier une constitution, voter au référendum, être pour ou contre le bilinguisme, etc, etc, si nous devons nous désintéresser de cette bagatelle... notre vie ? »⁷⁴.

⁷¹ Mills, *The Empire Within*.

⁷² Hélène Lajambe, « éditorial », *Bulletin de liaison SVP*, avril 1972; Paul-Étienne Bouchard, « La bicyclette en milieu urbain », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 3, mai 1979, p. 3-4.

⁷³ Pierre Vincent, « Écologie ou économie ? Les dessous économiques de la lutte contre la pollution », *Journal l'Environnement*, vol. 6, no 2, mars 1979, p. 7.

⁷⁴ André Frayon, « La pollution par l'automobile », *Journal l'Environnement*, vol. 6, no 1, février 1979, p. 2.

5.1.6 « Pollution is whitey's bag »⁷⁵ : limites à la convergence

Jusqu'ici, nous avons vu que le mouvement environnemental et d'autres mouvements sociaux se rejoignaient sur plusieurs points en partageant des thèmes et valeurs, des militants et en soutenant à l'occasion leurs luttes respectives. Or, puisque notre analyse reste d'abord concentrée sur les groupes environnementaux, elle nous permet uniquement de conclure que ce sont ces groupes qui cherchent à établir des liens et à rapprocher leur lutte à celles d'autres forces sociales plus établies, comme le mouvement ouvrier, probablement afin de jouir de son influence sociale et politique, de donner une ampleur supplémentaire à la cause environnementale et de se réclamer de la mouvance contestataire qui anime alors la société.

Quelle est la position des autres mouvements sociaux présents sur la scène publique montréalaise face au mouvement environnemental ? Cherchent-ils, eux également, à opérer une convergence avec ce mouvement et partagent-ils ses préoccupations ? Comme nous l'avons vu, malgré certaines limites à leur collaboration, les groupes associés à différents mouvements sociaux se sont généralement ouverts aux préoccupations du mouvement environnemental moderne et ont endossé jusqu'à un certain point leurs revendications dans le contexte de la nouvelle popularité des enjeux environnementaux au début des années 1970. C'est le cas, notamment, lors d'événements à grand déploiement rassemblant plusieurs forces sociales contestataires. Mentionnons également qu'au courant de la décennie, le mouvement ouvrier québécois accorde de plus en plus d'attention aux questions reliées à la pollution et à l'environnement, comme en témoigne la publication d'une brochure sur la lutte à la pollution par le mercure ainsi que la mise sur pied d'un Comité Environnement et pollution au sein du Conseil central de Montréal de la CSN en

⁷⁵ AVM, VM6-D808-3, Fred H. Knelman, « Effectiveness diminished: The pollution bandwagon », *The Montreal Star*, 16 juin 1970.

1977⁷⁶. Aussi peut-on affirmer qu'à la fin des années 1970, les tentatives de rapprochement du mouvement environnemental avec d'autres mouvements au Québec portent fruit : de nombreux rassemblements ou colloques organisés à l'instigation des mouvements ouvrier, syndical, socialiste ou féministe, autrefois essentiellement confinés aux discussions autour d'enjeux de nature politique ou économique, intègrent dorénavant des questions écologiques à leur ordre du jour⁷⁷. Les groupes environnementaux parviennent ainsi à faire reconnaître l'environnement comme un enjeu politique et de contestation valable sur la scène publique.

Néanmoins, force est de constater qu'à part la mouvance contreculturelle, dont l'environnement est un des thèmes fondateurs, les autres mouvements sociaux embrassent la cause environnementale avec un enthousiasme modéré. Ainsi, l'environnement ne devient jamais un thème mobilisateur ou un projet de transformation de la société comme l'auraient souhaité les groupes environnementaux avec leur proposition d'une écosociété, telle que développée dans les pages du Manifeste écologique du Regroupement écologique québécois. Cet échec est d'ailleurs exemplifié par le référendum sur la souveraineté du Québec en 1980, alors que la lame de fond nationaliste, au cœur de l'agitation et de la contestation sociale au Québec durant les années 1960 et 1970, atteint un point culminant. En effet, plus d'une dizaine d'années après l'émergence du mouvement environnemental sur la scène publique, on remarque dans la campagne référendaire que la question environnementale n'est pas intégrée dans l'argumentaire des deux camps qui s'affrontent, confirmant ainsi la difficulté d'imposer l'environnement comme un enjeu de société fédérateur au Québec.

⁷⁶ *La pollution par le mercure à Beauharnois. La Stanchem, principal pollueur*, CSN, mai 1977, 30 p. Cette brochure est préparée par le syndicat des employés de *Standard Chemical*, en collaboration avec le CLSC Beauharnois-Valleyfield et le Service du génie industriel de la CSN. Voir aussi Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 91.

⁷⁷ *Ibid.*, p. 147.

Par ailleurs, certains mouvements présentent des différences irréconciliables avec le mouvement environnemental. Ainsi, alors que l'environnement jouit d'une visibilité sans précédent sur la scène médiatique au début de la décennie 1970, plusieurs groupes critiquent l'importance accordée à cette lutte. Fred Knelman, professeur d'ingénierie à l'Université Sir Georges William, remarque avec regret que pour plusieurs, la crise environnementale n'est pas réelle, ou alors volontairement ignorée :

For those whose lives are counted daily because they live in the face of hunger and deprivation, pollution has no priority in their list of needs and actions. The Black Panthers, for example, abstained from the Earth Day and Earth Week activities. For them pollution is whitey's bag. For them, that is not where it is happening. In our country, the Maritime provinces have let it be known they would welcome industries driven out of Ontario by hard anti-pollution laws. They would take the pollution with the industrialization because the latter has the highest priority. In general, developing countries have similar attitudes⁷⁸.

La même distanciation entre certains mouvements de libération plus radicaux et le mouvement environnemental est remarquée lors du premier Jour de la Terre aux États-Unis :

Some black ghetto leaders claim it has been staged by the « establishment » as a side show to draw the attention of young whites away from the plight of slum-dwellers, who are too busy fending off rats and bill-collectors to worry about the carbon monoxide content of the air they breathe. And the more radical anti-war leaders argue that until the Vietnam War has been ended, and billions of tax-dollars are released for domestic priorities, there's little point in making such a fuss about the environment⁷⁹.

Pour certains groupes participant à la mouvance contestataire des années 1960-1970, le mouvement environnemental en est donc un homogène, qui reproduit des inégalités de classe et de race en restant l'apanage des Blancs de la classe moyenne.

⁷⁸ AVM, VM6-D808-3, Fred H. Knelman, « Effectiveness diminished: The pollution bandwagon », *The Montreal Star*, 16 juin 1970.

⁷⁹ AVM, VM6-D808-3, Raymond Heard, « Fight on pollution enters a new era », *The Montreal Star*, 22 avril 1970.

5.2 Mobilisation autour des conséquences environnementales et sociales de l'automobile

Malgré ces limites, comment les rapprochements et influences entre différents mouvements, tel que nous venons de les aborder, se traduisent-ils au sein de la lutte contre les risques environnementaux de l'automobile ? Le climat de contestation générale qui balaie Montréal façonne-t-il lui également certaines critiques de ces risques ? Dans quelle mesure ? Nous avons vu, au dernier chapitre, que la contribution de l'automobile à la pollution de l'air et à la destruction de la ville est particulièrement dénoncée par les groupes environnementaux. Même si, comme mentionné au dernier chapitre, les critiques visant l'automobile sont rarement isolées et se recoupent généralement afin de former un discours plus large, nous identifions ici trois types de critiques: l'automobile comme source d'inégalités sociales et environnementales, comme objet d'oppression des femmes et, finalement, comme symbole des abus du capitalisme. Nous avançons que ces critiques constituent une fenêtre qui permet d'observer de manière concrète l'influence importante que d'autres luttes sociales ont eue sur la contestation anti-automobile et sur le mouvement environnemental plus généralement.

5.2.1 L'auto: source d'inégalités sociales et environnementales

Moins visibles et moins quantifiables que la pollution de l'air et la destruction de logements, de bâtiments historiques ou de parcs, les inégalités et les injustices découlant de la domination de l'automobile dans les rues de la ville n'en constituent pas moins une de ses conséquences les plus décriées par les groupes environnementaux.

Une des premières injustices dénoncées concerne le rapport à l'espace. Ce n'est pas seulement la primauté accordée à l'automobile dans la ville qui est critiquée, c'est

également le fait que les citoyens des quartiers centraux doivent vivre dans un environnement urbain défiguré par l'automobile et subir le stress supplémentaire des rues congestionnées. Certains militants environnementaux ne manquent pas de relever que c'est essentiellement une population aux conditions socio-économiques inférieures qui subit les contrecoups de cet environnement pollué, alors que les populations plus favorisées vont s'installer en banlieue pour fuir le bruit et l'air vicié. On mentionne d'ailleurs que ces dernières doivent revenir au centre-ville en automobile chaque jour afin de travailler ou pour obtenir des services qui ne sont pas disponibles dans leur « ville-dortoir », contribuant ainsi à détériorer et à dévaloriser les quartiers qu'ils ont fuis⁸⁰. Par ailleurs, certains militants rappellent que les citoyens qui n'ont d'autres choix que d'endurer la pollution sont rarement ceux qui utilisent l'automobile, leurs conditions socio-économiques leur permettant rarement d'en posséder une. Comme le remarque Michel Trudel de la Fédération québécoise du cyclotourisme, 58 % des automobilistes qui sillonnent les rues montréalaises ne résident pas à Montréal⁸¹. Sauvons Montréal résume de cette façon la spirale qui condamne les citoyens les plus pauvres à subir la pollution automobile et la dévalorisation de leurs quartiers :

There is unfortunately a more insidious way in which the automobile burdens us all. Its widespread use has required the creation of vast networks of high speed roadways, arteries, local roads and parking lots. Urban areas in particular suffer the consequences of concentrations of heat, dust, noise, and pollution.

[...]

It is no wonder that people move to the suburbs; but as this happens property values in the city center start to fall, buildings are not properly maintained, and are finally destroyed before they are worn out. This represents a massive loss of social capital.

⁸⁰ Cette idée que les citoyens doivent subir une détérioration de leur environnement qui profite essentiellement aux banlieusards est assez répandue dans le discours des groupes environnementaux. Voir par exemple « L'auto-cancer des villes », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976 ; Charles D. Mallory, « The Cost of Private Transport to the Community », *SOS Montréal/STOP Press*, mai 1977, p. 14; Michel Trudel, « Le droit de se déplacer », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 8, décembre 1978, p. 3-4.

⁸¹ *Ibid.*

Cars are attacking our cities, tearing at their guts; and the deep irony it is that city people are asked to support, subsidize, and encourage the growth of this menace⁸².

Plusieurs parallèles peuvent être tracés entre ce type de critiques, où le niveau de richesse se reflète dans la qualité de l'environnement immédiat et la qualité de vie, et ce qui se nommera le mouvement de justice environnementale dans les années 1990, qui dénonce les injustices environnementales et sociales vécues par certaines populations, généralement immigrantes, pauvres, sous-éduquées, d'origines ethniques différentes ou sans ressource⁸³.

Par ailleurs, comme l'indique le dernier paragraphe de cette citation, une autre des inégalités engendrées par l'automobile identifiées par les groupes environnementaux est de nature fiscale, puisque ce mode de transport privé accapare une grande part des ressources financières de la société. Ainsi, selon plusieurs militants, dont Trudel, l'automobile est largement subventionnée à même les fonds publics, alors que les autres moyens de transport, ainsi que ceux qui les utilisent par choix ou par nécessité, sont laissés pour compte :

Dans tous les cas, les automobilistes sont beaucoup plus favorisés que les usagers du transport en commun. Il est inutile de chercher à comparer les dépenses accordées à ces deux types de déplacement avec celles accordées pour favoriser, faciliter et encourager les déplacements plus modestes, à pied ou à bicyclette; la comparaison ne supporterait pas le poids du ridicule.

⁸² Charles D. Mallory, « The Cost of Private Transport to the Community », *SOS Montréal/STOP Press*, mai 1977, p. 14.

⁸³ Sur ce mouvement, voir notamment Robert D. Bullard, *Dumping in Dixie: Race, Class, and Environmental Quality*, Boulder, CO, Westview, 1990 ; Eileen Maura McGurthy, « From NIMBY to Civil Rights: The Origins of the Environmental Justice Movement », *Environmental History*, vol. 2, no 3 (juillet 1997), p. 301-323 ; Giovanna Di Chiro, « Environmental Justice from the Grassroots: Reflections on History, Gender and Expertise », dans Daniel Faber (dir.), *The Struggle for Ecological Democracy: Environmental Justice Movements in the United States*, New York, Guilford Press, 1998 ; Robert D. Bullard (dir.), *The Quest for Environmental Justice: Human Rights and the Politics of Pollution*, San Francisco, Sierra Book Club, 2005.

Au Québec, 96 % du budget total du ministère des Transports pour les années 1975-76 a été consacré à la construction et à l'entretien des routes et autoroutes; évidemment, ces chiffres concernent les infrastructures de l'ensemble du territoire québécois, mais il ne faut pas douter que les autoroutes urbaines et métropolitaines, non seulement par leur nombre, mais aussi par leur coût, représentent une part considérable de ce budget.

[...]

À Montréal, on a déjà démontré que l'automobiliste reçoit deux fois plus de subventions que l'usager du transport en commun⁸⁴.

Cette inégalité financière ne concerne pas seulement la construction de routes, mais également les milliers d'emplacements gratuits pour garer les autos, ainsi que le budget pour les services de police de la CUM, qui comprend « des millions pour payer les salaires des policiers affectés à la circulation automobile, aux accidents, etc. »⁸⁵. Selon STOP, l'énorme budget des policiers représente un coût indirect souvent camouflé de l'utilisation massive des automobiles qui est assumé par tous les résidents de la CUM, alors que seuls les automobilistes en profitent⁸⁶. Cette inégalité fiscale touche particulièrement les citoyens les moins fortunés des quartiers centraux qui se retrouvent doublement défavorisés par l'automobile, c'est-à-dire qu'ils subissent des inégalités spatiales liées à la dégradation de leur environnement et qu'ils doivent assumer une ponction fiscale prélevée en faveur des automobilistes alors qu'ils ne peuvent en bénéficier.

Plusieurs groupes environnementaux critiquent spécifiquement le fait que les subventions gouvernementales encourageant la prolifération des automobiles dans la ville sont accordées aux dépens d'autres moyens de transport à la fois plus écologiques et plus accessibles. Le Monde à bicyclette déplore ainsi qu'aucun budget ne soit consacré aux infrastructures cyclistes bien que les ventes de bicyclettes aient

⁸⁴ Michel Trudel, « Le droit de se déplacer », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 8, décembre 1978, p. 3-4.

⁸⁵ Alan Tompkins, *Non à toute augmentation des subsides aux automobilistes*, 19 décembre 1975. La SVP publie elle également une brochure demandant la fin des incitatifs financiers afin d'utiliser l'automobile. Voir « La SVP », *Bulletin le Monde à bicyclette*, no 1, 1976.

⁸⁶ Charles D. Mallory, « MUC Police Subsidy: \$30 million for motorists », *SOS Montréal/STOP Press*, février 1978, p. 12.

surpassé celles des voitures à partir de 1972. Le groupe désapprouve également le statut des piétons, considérés comme des citoyens de seconde classe à qui on offre des trottoirs étroits, entretenus et déneigés seulement après le déblayage complet du réseau routier⁸⁷. Plus que des opprimés, les piétons et les cyclistes sont considérés, selon le M&B, comme des « hors-la-loi bien ridicules [...] de vouloir se servir de leurs jambes pour se déplacer et se sortir de ces villes mutilées et rendues invivables par l'auto »⁸⁸. Sauvons Montréal considère également la situation faite aux non-automobilistes comme étant « méprisante ». En 1977, l'organisation évoque notamment l'arrogance de l'administration montréalaise, qui avait ignoré les études d'ingénierie soulignant l'urgence de réparer le trottoir du pont Jacques-Cartier afin de consacrer son budget à « l'emprise de la ferraille » en autorisant la réfection du tablier de cinq voies dédiées à la circulation automobile. Cette décision avait du même coup bloqué l'accès au trottoir, la seule voie accessible aux non-motorisés afin de rejoindre la Rive-Sud. Pour Sauvons Montréal, cette situation est « intolérable et constitue un véritable affront », puisque les allées et venues entre Montréal et la Rive-Sud, après la fermeture du métro à une heure du matin, devaient désormais obligatoirement se faire en automobile – ou simplement ne pas se faire⁸⁹.

Le transport en commun est lui aussi considéré comme un des grands négligés des gouvernements au profit de l'automobile selon les associations environnementales. En 1977, devant les délais projetés qui seraient de 45 minutes en 1979 afin de traverser un pont Montréal–Rive-Sud, Daniel Meilleur, de Sauvons Montréal, se demande : « Serait-ce juste si 90 personnes bien entassées dans un autobus devaient attendre trois-quarts d'heure à cause de quelques individus seuls dans leur auto prenant toute la place ? »⁹⁰. Non seulement l'offre et l'expérience du transport en

⁸⁷ Le Monde à bicyclette, « Environnement physique », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 18-19.

⁸⁸ Claude Degagné, « Lettre ouverte au premier ministre du Québec René Lévesque », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 7, oct.-nov. 1979, p. 9.

⁸⁹ Daniel Meilleur, « Les humains envahissent le pont », *SOS Montréal*, mai 1977, p. 15.

⁹⁰ *Ibid.*

commun à Montréal sont-elles considérées insuffisantes et décourageantes, mais le coût de ce type de transport est lui aussi est décrié, considéré comme parmi les plus élevés au monde⁹¹. Plusieurs groupes proposent ainsi d'instaurer un péage sur les ponts enjambant le Saint-Laurent, de manière à redresser les injustices faites aux usagers du transport en commun qui paient leur billet contrairement aux automobilistes qui traversent le pont gratuitement, et afin d'encourager les gens à laisser leur auto à la maison⁹². D'autres facettes du financement inégal du transport automobile et des transports en commun sont aussi dénoncées, comme la charge supplémentaire d'un service privé de protection pour le métro, qui n'est pas prise en charge par la police, ou encore la hausse du prix du billet de métro attribuable à l'inflation. Sur ce sujet, Alan Tompkins, associé à la STOP, déplore que de leur côté les automobilistes n'assument aucuns frais supplémentaires pour leur utilisation du réseau routier malgré l'inflation et la hausse des coûts de son entretien et de son expansion⁹³.

Parmi tous les groupes environnementaux participant à dénoncer ces injustices engendrées par l'automobile, le MàB est probablement celui qui le fait de manière le plus spectaculaire, notamment par le biais de leurs cyclo-drames. Un militant raconte ainsi le déroulement d'un *Die-in* en octobre 1976 :

Nous sommes étendus sur le pavé. Une femme se lève et fait un discours [...] sous les yeux de centaines de spectateurs... Elle fait prendre conscience que nous sommes confinés à 4 pieds de trottoir et l'auto règne avec 60 pieds au moins... Que les autobus avancent lentement parce que des autos avec un seul passager à l'intérieur prennent l'espace... Les manifestants sortent les slogans : À bas les chars d'Esso ! À bas les voleurs de grands chemins ! L'air

⁹¹ Le Monde à Bicyclette, « Environnement physique », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 18-19.

⁹² Alan Tompkins, *Non à toute augmentation des subsides aux automobilistes*, 19 décembre 1975 ; Daniel Meilleur, « Les humains envahissent le pont », *SOS Montréal*, mai 1977, p. 15.

⁹³ Alan Tompkins, *Non à toute augmentation des subsides aux automobilistes*, 19 décembre 1975.

pur est un droit ! La tranquillité est un droit ! La ville aux citoyens, pas aux financiers⁹⁴!



Figure 5.1 : Die-in rue Sainte-Catherine⁹⁵

En plus de critiquer la dégradation de l'environnement urbain provoqué par la domination de l'automobile dans la ville, les associations environnementales dénoncent toutes massivement les inégalités socio-économiques qu'elle contribue à y renforcer. Sous le regard de ces groupes, l'automobile provoque ainsi des injustices

⁹⁴ Louis Dorion, « Près de 100 morts le 12 octobre », *Bulletin le Monde à Bicyclette*, no 4, février 1977, p. 15-17.

⁹⁵ AMàB, *Die-in rue Sainte-Catherine*, octobre 1976.

spatiales et environnementales, une mobilité inégale et participe à une redistribution de la richesse envers les riches, créant ainsi les « pauvres du transport » : les enfants, les vieillards, les handicapés ou tout simplement ceux dont les revenus sont insuffisants afin d'acheter une automobile⁹⁶. Par ailleurs, la domination de l'automobile dans la ville a pour effet de marginaliser ceux qui ne conduisent pas : « Quand vous prenez l'autobus ou le métro, regardez de quoi ont l'air vos compagnes/gnons de voyages », suggère Anne Mclean du Monde à bicyclette afin de souligner cette marginalisation. « Il est à parier qu'en vaste majorité ce sont des enfants, des femmes, des vieillards, des marginaux, des "déchets" de la société. Ils sont marginaux parce qu'ils ne conduisent pas, ils ne conduisent pas parce qu'ils sont marginaux »⁹⁷.

En reprenant ainsi le thème des inégalités sociales, environnementales et économiques, les associations environnementales – plus particulièrement dans le cas du Monde à bicyclette – situent ainsi leur argumentaire bien au-delà des frontières du mouvement environnemental. Elles rejoignent ainsi le discours d'autres mouvements sociaux qui participent eux également à dénoncer différentes injustices sociales et à favoriser l'égalité des chances. C'est le cas par exemple avec le mouvement ouvrier et syndical et surtout les mouvements de citoyens, qui s'intéressent à la qualité des milieux de vie et aux populations vulnérables.

5.2.2 L'auto: source d'oppression des femmes

Comme nous l'avons vu, les membres du comité cyclo-féministe du Monde à bicyclette établissent un fort parallèle entre les femmes et la bicyclette, notamment parce qu'elles considèrent que cette dernière se montre fidèle aux valeurs féminines.

⁹⁶ Michel Trudel, « Le droit de se déplacer », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 8, décembre 1978, p. 3-4.

⁹⁷ Anne Mclean, « Quelques notes cyclo-politiques », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3, no 4, automne 1978.

Or, associer les femmes à la bicyclette permet surtout aux membres du comité cyclo-féministe de souligner la double-aliénation qui pèse sur elles dans la ville : en tant que femmes et en tant que cyclistes, elles sont confrontées à la fois à la domination des hommes et à celle des automobiles. Dès lors, le cyclo-féminisme se définit comme étant une « réaction à la double frustration des femmes cyclistes en tant que cyclistes qui subissent l'agression des automobilistes et en tant que femmes qui subissent l'agression des hommes »⁹⁸. De cette double-aliénation découlent plusieurs critiques spécifiquement adressées aux schémas d'inégalités qu'entretient l'automobile, considérée comme une source d'oppression des femmes.

D'abord, tout comme la bicyclette, la femme est aliénée dans sa propre ville. Pour le comité cyclo-féministe, la lutte cycliste et la lutte des femmes présentent effectivement plusieurs ressemblances :

La femme est virtuellement ignorée dans cet univers fait par ou pour les hommes ; sur le marché du travail et jusque dans la structure profonde du langage, les femmes ont toutes les difficultés à se faire valoir, malgré leur nombre. Les cyclistes sont ignorés dans les rues. Malgré leur nombre, pas un pouce de piste cyclable ne leur est accordé. On laisse toute la place à l'auto, symbole de puissance⁹⁹.

À ces inégalités se rajoutent des « tracasseries » qui limitent les droits des femmes cyclistes, comme le harcèlement constant de la part des automobilistes, qui s'intensifie une fois la nuit tombée – « que nous fera supporter à minuit celui qui nous "embêtait" à midi ? » –, les problèmes d'habillement - « quelle masse superflue de vêtements nous faut-il porter pour dérober aux regards ces corps que l'on estime trop tentateurs ? » - etc¹⁰⁰.

⁹⁸ « Cyclo-féminisme », *Vers une ville nouvelle, le Journal du Monde à bicyclette*, vol. 5 no 6, été 1980.

⁹⁹ Claire Morissette, « Femmes et lutte cycliste », *Bulletin Le Monde à bicyclette*, no 4, février 1977, p. 23-24.

¹⁰⁰ Dominique Gaucher, « Les femmes à bicyclette », *Pour une ville nouvelle*, no 5, mai 1977, p. 11.

Par ailleurs, si la bicyclette se montre fidèle aux valeurs des femmes selon le comité cyclo-féministe, les hommes sont pour leur part associés aux automobiles. Dans le discours de ces militantes, les schémas d'inégalités qu'entretiennent les hommes dans la société sont donc reliés à ceux provoqués par les automobiles dans la ville. Ainsi, comme le remarque Claire Morissette, il y a :

beaucoup plus d'hommes au volant et beaucoup plus de femmes dans l'autobus. Les hommes usurpent les postes clés sur le marché du travail, ont aussi les autos qui usurpent l'espace dans les rues. Les femmes sont nombreuses à se retrouver dans les groupes les plus exploités et utilisent un transport en commun qu'on rend actuellement si inefficace qu'il devient la punition pour celles et ceux qui ne peuvent rouler¹⁰¹.

Comme mentionné précédemment, l'automobile est critiquée, chez les groupes environnementaux, pour avoir créé les « pauvres du transport », ceux qui souffrent d'inégalités sociales liées à la capacité ou non de se déplacer de façon autonome. Or, selon ces femmes militantes, de par les inégalités dont elles souffrent dans la société, les femmes font majoritairement partie de ces défavorisées du transport. Ainsi, la difficulté pour les femmes d'avoir un emploi et un salaire équivalent à celui des hommes se traduit automatiquement par la difficulté d'acquérir une automobile privée. Dès lors, une majorité d'entre elles demeure dépendante de leur mari afin de se déplacer, renforçant par le fait même la position de « l'homme-qui-conduit »¹⁰². La femme ne s'en retrouve que plus vulnérable : dépendante pour sa mobilité, condamnée à utiliser un transport public lent et inconfortable compte tenu des faibles subventions que ce type de transport reçoit, isolée dans les banlieues éloignées construites en fonction de l'automobile, exposée aux agressions de l'homme « qui la harcèlera au volant de sa supériorité motorisée » dans la rue et à l'arrêt d'autobus,

¹⁰¹ Claire Morissette, « Lutte des femmes et lutte cycliste », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 4, juin 1977, p. 2.

¹⁰² Claire Morrissette, « Les femmes et la vélorution », AMÀB, carton 6, femmes et vélo 1977 – 1980.

etc¹⁰³. Laissant transparaître des éléments maternalistes dans leur discours, plusieurs femmes environmentalistes considèrent par ailleurs que les mères sont encore plus touchées par le risque environnemental que pose l'automobile, en évoquant le bruit et les gaz toxiques qui font de plus en plus de dommages chez les tout-petits, sans compter les risques associés aux accidents d'auto. Comme le résume Morissette : « toute femme qui est mère redoute doublement la rue »¹⁰⁴.

Selon les cyclo-féministes, l'automobile ne fait pas que provoquer de nouvelles inégalités sociales envers les femmes, elle est également un symbole de plusieurs autres inégalités qui l'oppriment. En effet, une autre critique importante de ces militantes vise plus particulièrement le discours largement genré et sexiste des publicités automobiles. Selon elles, les valeurs véhiculées par la publicité automobile seraient ainsi « viriles », inculquant une soif de prestige, d'agressivité, de puissance et de réussite sociale, excluant les femmes. Et même dans le cas des publicités qui exploitent le « nouveau » besoin d'autonomie des femmes – « n'attends plus après lui, achète ta propre auto ! » – les cyclo-féministes y voient un sabotage de leur travail qui vise à augmenter la liberté des femmes de manière consciente et légitime, et non à leur imposer un faux besoin qui les aliènera économiquement¹⁰⁵.

Concernant les publicités genrées utilisées par l'industrie, c'est l'exploitation des femmes et de leur corps qui suscite le plus de colère chez les féministes. Selon le comité cyclo-féministe du MâB, cette tactique de l'industrie automobile ne peut que contribuer à augmenter l'impuissance des femmes : « Au détriment de la dignité et des luttes des femmes, on utilise savamment et à coup de millions, l'image de la femme conquise... pour attiser chez l'homme la course à l'escalade sociale, à

¹⁰³ *Ibid.*

¹⁰⁴ *Ibid.* D'autres groupes adoptent aussi un tel point de vue. Voir par exemple l'éditorial d'Hélène Lajambe, « Contestataires de la pollution », *Bulletin de liaison SVP*, mars 1971.

¹⁰⁵ AMâB, Caucus féministe – vélorutionnaire, « Les femmes et le transport - 7 bonnes raisons pour une féministe d'être autonome et vélorutionnaire », carton 6, dossier femmes et vélo, 1977-1980.

l'agressivité, au prestige »¹⁰⁶. Pour les cyclo-féministes, la publicité automobile ne fait pas que présenter la femme comme soumise, mais également comme une proie. L'automobile devient ainsi un levier, un outil permettant de conquérir toutes les femmes, mais également un moyen « d'exprimer avec violence sa volonté de soumettre les êtres » : femmes, cyclistes et piétons, tous sont des proies qu'on écrase de sa supériorité motorisée. Paradoxalement, c'est la femme qui fait vendre l'automobile, participant ainsi à sa propre exploitation¹⁰⁷. C'est elle qui présente « les flancs rutilants, les intérieurs capitonnés, les accessoires qui comblent les désirs à la seule pression du doigt. C'est elle qui est "fière, racée, séduisante, docile". C'est la femme qui garantit à l'acquéreur entière satisfaction et admiration de tous, grâce à son nouveau fétiche »¹⁰⁸. En résumé, conclut Morissette, « les femmes vendent les autos et attendent l'autobus ! »¹⁰⁹. Cette sexualisation de l'automobile n'est pas dénoncée que par des femmes. À l'occasion du Salon de l'auto de 1977, Réjean Dumouchel dénonce lui également dans les pages du bulletin du Monde à bicyclette la manière dont les fabricants d'automobiles vendent les autos. Évoquant les « automothéistes » – ceux qui divinisent l'auto – il considère que ce qu'ils recherchent et achètent, « c'est la sécurité intra-utérine d'une Cadillac, c'est la puissance phallique d'une Corvette, l'éjaculation extatique des tuyaux d'échappement et des pompes à essence, c'est l'exotisme sensuel des Toyota et autres japonaises, et surtout c'est la toute puissance autocratique des automobilistes sur le sauvage cycliste et le primitif piéton »¹¹⁰.

¹⁰⁶ AMàB, Claire Morissette, « Les femmes et la vélorution », carton 6, dossier femmes et vélo 1977 – 1980.

¹⁰⁷ AMàB, carton 7, dossier Salon de la mort 76-01-09, « Salon de l'auto ou salon de la femme ? », *Bulletin du Monde à bicyclette*, janvier 1976.

¹⁰⁸ AMàB, Caucus féministe – vélorutionnaire, « Les femmes et le transport - 7 bonnes raisons pour une féministe d'être autonome et vélorutionnaire », carton 6, dossier Femmes et vélo, 1977-1980, s.d.

¹⁰⁹ Claire Morissette, « Lutte des femmes et lutte cycliste », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 4, juin 1977, p. 2.

¹¹⁰ Réjean Dumouchel, « Le Salon de l'auto », *Pour une ville nouvelle*, vol. 2, no 3, décembre 1977, p. 1.

S'inscrivant clairement dans le sillon des luttes féministes se déroulant sur la scène publique à la même époque, les membres du comité cyclo-féministe dénoncent ainsi l'automobile parce qu'elle participe à favoriser l'exploitation et à amplifier les frustrations des femmes, notamment en augmentant leur dépendance à la voiture et aux hommes pour leur mobilité et en utilisant l'image de la femme comme un objet de plaisir facile à conquérir.

5.2.3 L'auto : symbole de la nature subversive du capitalisme

À un niveau plus global, on constate que les associations environnementales insèrent leurs critiques dans une remise en question de la société capitaliste. Pour eux, l'automobile n'est pas qu'un objet néfaste pour l'environnement. C'est également un symbole puissant et révélateur de la nature subversive, destructrice et profondément opprimante du capitalisme. En reliant leurs critiques de l'automobile à une critique large de l'ordre capitaliste, les associations environnementales font ainsi le pont entre cette lutte et le discours de plusieurs autres mouvements sociaux, comme la contreculture, le socialisme et le mouvement ouvrier.

Dans un contexte où, suivant la Crise du pétrole de 1973, l'énergie devient un enjeu qui accapare de plus en plus l'attention des groupes environnementaux et des gouvernements, l'automobile est d'abord considérée comme une source remarquable de gaspillage énergétique. Michel Jurdant, un des écologistes les plus reconnus du Québec, affirme dans un article publié dans *Cyclo-Nouvelles* que neuf gallons par mois sont nécessaires au fonctionnement de l'automobile d'un Américain, une quantité d'énergie équivalente à celle nécessaire pour produire la nourriture d'un adulte pendant la même période¹¹¹. Mais au-delà de la grande consommation d'énergie requise par les automobiles, c'est surtout le gaspillage qu'elles engendrent

¹¹¹ Michel Jurdant, « Écologie et justice sociale », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 6, août 1978, p. 2-3.

qui est décrié : « Stationnées 22 heures par jour, transportant une charge moyenne de 1,3 passager, alors que le parcours moyen en automobile est de 4,3 milles, c'est peu de dire qu'elles sont source de gaspillage », affirme Robert Silverman¹¹². Le transport par voiture privée consommerait également sept fois plus d'énergie que le transport par rail, ce qui fait écrire à Silverman, dans un mémoire présenté au nom du M&B aux auditions publiques de la Commission canadienne sur le transport en juin 1977: « La crise de l'énergie est-elle une farce ? Pourquoi le ministre de l'Énergie dépense-t-il tant d'argent en publicité à travers tout le Canada pour nous inciter à conserver l'Énergie pendant que le ministre des Transports nous force à utiliser le plus gaspilleur des moyens de transport (l'automobile) tout en négligeant le plus efficace au point de vue énergie, le train ? »¹¹³. Le gaspillage dénoncé par les groupes environnementaux concerne également l'énorme quantité de ressources naturelles nécessaires à la production des voitures ainsi que le problème de déchets solides qu'elles représentent à la fin de leur relativement courte existence, puisqu'elles comportent très peu de matériau recyclable¹¹⁴.

En se basant sur les analyses d'Ivan Illich dans son ouvrage *Énergie et équité*, plusieurs écologistes n'hésitent pas à faire des parallèles entre la consommation d'énergie motorisée, l'accentuation des inégalités sociales et la réduction de la liberté des personnes. Ainsi, la crise de l'énergie, qui aurait provoqué une prise de conscience quant aux limites de la nature et des ressources naturelles, aurait contribué à l'augmentation de leur valeur marchande. Ce faisant, il devient évident, pour ces écologistes, que les grandes multinationales, de concert avec les gouvernements, n'hésitent pas à monnayer ces valeurs, faisant en sorte que seuls les bénéficiaires d'un

¹¹² Robert Silverman, « Énergie et équité », *Journal l'Environnement*, vol. 4, no 4, septembre 1977, p. 5-6-7.

¹¹³ Robert Silverman, « Le M&B devant la commission des transports. Nos chemins de fer: le chemin de la ruine », *Pour une ville nouvelle*, no 6, juillet 1977, p. 5. D'autres articles opposent également le gaspillage énergétique et la pollution causés par l'automobile au train. Voir Paul-Étienne Bouchard, « La bicyclette en milieu urbain », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 3, mai 1979, p. 3-4.

¹¹⁴ Ann Truchi, « Public Transit Hurting », *STOP Press*, vol. 3, no 10, avril 1974.

grand pouvoir d'achat ont le privilège de jouir de la nature. Dans cette optique, ils déplorent le fait que « la crise de l'énergie et la crise de l'environnement [soient] ainsi des occasions supplémentaires pour la classe dominante d'accroître ses profits et son pouvoir et d'assurer le maintien de la structure socio-économique existante »¹¹⁵. Plusieurs associations environnementales n'hésitent d'ailleurs pas à souligner le fait que les dix multinationales les plus puissantes au monde soient toutes reliées à l'industrie automobile ou au pétrole, concentrant ainsi les forces de production, la richesse et le pouvoir entre les mains d'une infime minorité de la population¹¹⁶. Si la lutte anti-automobile cherche à couper à travers les lignes de classes, force est de constater qu'elle se traduit néanmoins, dans le discours de ces groupes, par une lutte entre le peuple, considéré démuné, et la classe dirigeante.

Par ailleurs, cette critique vise également les gouvernements et les médias de masse. Devant l'omniprésence et la puissance de ces multinationales, ainsi que l'importance des impératifs économiques dans une société capitaliste – un emploi sur six en Amérique du Nord est relié à l'industrie automobile –, ces derniers offrent « servilement » les rues du Québec aux multinationales de l'auto et du pétrole, ne voyant aucun intérêt à remettre en question cet ordre établi¹¹⁷. Cette critique concernant la collusion entre le grand capital et les gouvernements, déjà amorcée par quelques experts universitaires étudiés au chapitre 3, est formulée avec encore plus de vigueur par les groupes environnementaux.

¹¹⁵ Michel Jurdant, « Écologie et justice sociale », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 6, août 1978, p. 2-3.

¹¹⁶ Robert Silverman, « Gens de la terre », *Bulletin Le Monde à Bicyclette*, no 4, février 1977; Guy Rouleau, « Cyclistes, unissons-nous », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 4, juin 1977, p. 2 ; Robert Silverman, « Énergie et équité », *Journal l'Environnement*, vol. 4, no 4, septembre 1977, p. 5-6-7; Réjean Dumouchel, « Le Salon de l'auto », *Pour une ville nouvelle*, vol. 2, no 3, décembre 1977, p. 1.

¹¹⁷ Paul-Étienne Bouchard, « La bicyclette en milieu urbain », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 3, mai 1979, p. 3-4; Claude Degagné, « Lettre ouverte au premier ministre du Québec René Lévesque », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 7, oct.-nov. 1979, p. 9.

Considérant cette concentration de pouvoir et de richesse entre les mains des multinationales, il est facile, pour les écologistes, d'imaginer la force des influences politiques qu'elles peuvent déployer lorsqu'il s'agit de promouvoir l'automobile devant les autres moyens de transport¹¹⁸. Ceci explique d'ailleurs comment elles ont réussi l'exploit de convaincre une bonne partie de la population de la corrélation entre la possession d'un véhicule rapide et luxueux et la réussite sociale ou même, de manière plus générale, entre l'automobile et une plus grande liberté de mouvement. Dans les faits, pour ces groupes écologistes, l'utilité de l'automobile est socialement construite, celle-ci contribuant plutôt à diminuer la liberté des gens et à les asservir. Comme l'explique Michel Jurdant, l'Américain moyen consacre environne 1 500 heures par année à son automobile, ce qui inclut le temps passé à parcourir la distance toujours plus grande qui le sépare de son travail ainsi que le temps consacré à travailler afin de payer l'automobile, l'essence et tous les autres frais afférents qu'elle implique. Or, puisque cet Américain parcourt en moyenne 8 000 milles par années, le résultat net est une vitesse de 5 milles à l'heure, une vitesse facilement atteinte par un piéton, mais qui se fait quasiment obligatoirement, dans les pays riches comme aux États-Unis et au Canada, à haute consommation d'énergie. « Qui oserait prétendre », demande alors Jurdant, « qu'un tel rendement constitue un progrès par rapport à la bicyclette ou même à la marche ? L'énergie motorisée a-t-elle, dans ce cas, tellement augmenté la liberté de mouvement ? »¹¹⁹.

En pointant la configuration de l'espace social soumis aux diktats de l'automobile, qui inclut des quartiers industriels et résidentiels extrêmement étendus, des réseaux routiers sophistiqués, une distance de plus en plus grande entre la maison et le travail, ce qui provoque à son tour une augmentation de la consommation d'énergie

¹¹⁸ Certains écologistes dénoncent par exemple le fait que des compagnies automobiles et pétrolières aient orchestré le déclin des tramways et du transport en commun dans plusieurs villes américaines afin de les remplacer par le transport par l'automobile privée. Robert Silverman, « Énergie et équité », *Journal l'Environnement*, vol. 4, no 4, septembre 1977, p. 5-7.

¹¹⁹ Michel Jurdant, « Écologie et justice sociale », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 6, août 1978, p. 2-3.

motorisée et du temps social consacré au transport, il est clair que, pour plusieurs écologistes, la réponse est non. D'autant plus qu'au-delà du signe de réussite sociale qu'elles ont accolé à l'automobile, les multinationales l'ont érigée en une nécessité. Dès lors, ce ne sont plus ces compagnies qui imposent davantage d'infrastructures routières et automobiles, mais bien les citoyens qui les réclament, car elles semblent essentielles à leur transport. Ces demandes referment ainsi le cercle vicieux « avec pour résultat une nette diminution de la liberté des individus qui consacrent toujours une plus grande partie de leur temps à se transporter d'un endroit à l'autre et une diminution de la justice sociale, car seule une minorité privilégiée peut [y] échapper »¹²⁰.

Les groupes environnementaux estiment également que l'automobile ne fait pas que polluer et gaspiller de l'énergie, mais qu'elle engendre aussi une autre forme de pollution bien plus abstraite, bien plus sournoise : elle asservit la population, condamnée à travailler et sabrer ses autres dépenses pour la payer¹²¹. À cet égard, la Fédération québécoise du cyclotourisme souligne que le symbole de réussite sociale que les multinationales veulent accoler à l'automobile représente en fait un lourd fardeau économique puisqu'elle est la première cause d'endettement chez les Québécois¹²². Dès lors, elle devient le symbole et la caricature de la société capitaliste qui, derrière des illusions techniques prenant la forme d'automobiles et de multiples gadgets, entraîne un gaspillage énergétique immense, détruit l'environnement, asservit l'homme par l'argent tout en enrichissant une poignée de multinationales¹²³.

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ Alain Paquette, « L'automobile: désirs et illusions démystifiés à grands coups de milliers », *Pour une ville nouvelle*, vol. 2, no 3, décembre 1977, p. 3.

¹²² Paul-Étienne Bouchard, « La bicyclette en milieu urbain », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 3, mai 1979, p. 3-4.

¹²³ Cette opinion se retrouve également dans le Manifeste du Regroupement écologiste québécois, reproduit dans Vaillancourt, p. 175.

C'est d'ailleurs dans cette optique que doit être comprise la raison d'être du groupe le Monde à bicyclette. La pratique du vélo, pourtant simple, prend en effet une dimension idéologique pour les membres du M&B. Bien plus que de limiter les effets de la dégradation de l'environnement par l'automobile, l'usage de la bicyclette permet de s'attaquer à ses causes profondes, c'est-à-dire la philosophie de la croissance illimitée et l'abus des ressources non renouvelables au détriment de la survie des populations, ainsi que la distribution inégale de la richesse propre au système capitaliste¹²⁴. Pour les groupes environnementaux, dénoncer les ravages environnementaux de l'automobile était donc un moyen de s'attaquer au « mépris mutuel caractéristique des rapports humains dans le capitalisme », ainsi qu'un signe de promotion individuelle au détriment de besoins plus fondamentaux de la population¹²⁵. À travers l'automobile, symbole des économies les plus développées, c'est donc toute la logique du système capitaliste qui est dénoncée.

Si la plupart des associations participent à cette critique de la société capitaliste, elle est développée plus en profondeur et avec plus de virulence dans le discours du Monde à bicyclette. En effet, selon Silverman, le système capitaliste survit artificiellement par la production et la vente massive d'automobiles, véritable « clé de voûte de cette économie de la mort »¹²⁶. Or, selon lui, l'automobile n'est le maillon fort du capitalisme qu'en apparence. Il s'agirait en réalité de sa principale faiblesse, puisque dès que la lutte mondiale contre l'automobile s'organisera, la révolution socialiste délogera le capitalisme et ses abus. Pour Silverman et d'autres militants du M&B, la lutte aux impacts environnementaux de l'automobile serait ainsi traversée par la théorie économique socialiste, tout en ayant le potentiel de dépasser les concepts marxistes traditionnels en empruntant à l'écologisme. Parallèlement, l'avènement du socialisme ne peut que passer par la lutte anti-auto, car, pour

¹²⁴ « Compte rendu du congrès », *Bulletin du Monde à Bicyclette*, no 5, mai 1977, p. 2.

¹²⁵ Robert Silverman, « L'international cycliste dans l'histoire mondiale », *Pour une ville nouvelle*, no 6, juillet 1977, p. 7.

¹²⁶ *Ibid.*

reprendre les mots de Silverman, « le socialisme peut seulement arriver à la vitesse d'une bicyclette »¹²⁷. Résumant sa pensée sur la nécessaire convergence entre la lutte socialiste et celle contre les impacts environnementaux de l'automobile, il affirme : « Illich sans Marx est incomplet. Marx sans Illich est incomplet. Ensemble, ils donnent des outils pour changer le monde. Ensemble [...], les travailleurs à bicyclette mettront un terme au capitalisme, ouvrant le chemin vers le monde à faible consommation d'énergie, conviviale et socialiste de l'avenir »¹²⁸.

Au Québec, mentionnons toutefois que l'absence d'industrie automobile facilite la prise de parole publique des groupes environnementaux. En effet, la lutte à la pollution automobile ne vient pas directement se heurter aux intérêts économiques d'un bassin important de travailleurs dont l'emploi dépend de la production d'automobiles. Par ailleurs, malgré le nombre peu élevé d'emplois reliés à cette industrie au Québec, certaines associations environnementales sont toutefois conscientes des clivages que la lutte anti-automobile pourrait causer entre les mouvements ouvrier et syndical, d'abord concernés par la disponibilité des emplois pour les travailleurs, et le mouvement environnemental. Croyant à l'importance de cette alliance, le Monde à bicyclette, dans son congrès fondateur, adopte une position afin d'éviter le chômage que pourrait occasionner la réalisation de ses objectifs dans le domaine du transport. Leurs propositions à cet égard comprennent notamment des mesures désignées à protéger les emplois dans le secteur de l'automobile par la conversion de l'industrie à la production d'autobus, la diminution du travail sans perte de salaire et la nationalisation de l'industrie, sans indemnisation aux anciens propriétaires, sous le contrôle ouvrier¹²⁹.

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ Robert Silverman, « Énergie et équité », *Journal l'Environnement*, vol. 4, no 4, septembre 1977, p. 5-7.

¹²⁹ « Compte rendu du congrès », *Bulletin du Monde à bicyclette*, no 5, mai 1977, p. 4-5.

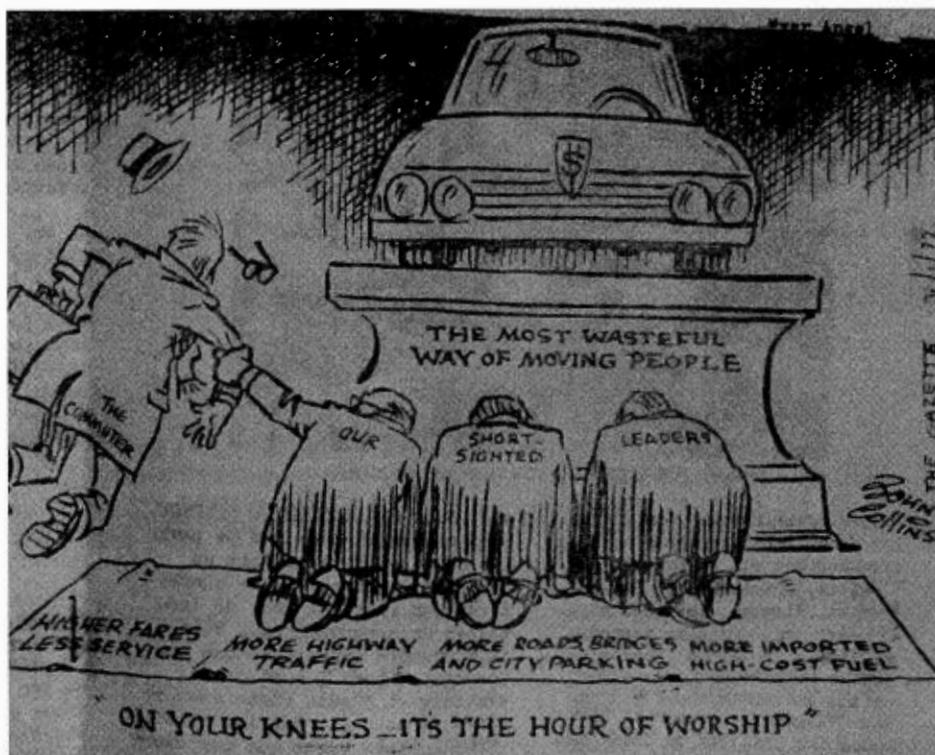


Figure 5.2 : The Hour of Worship¹³⁰

Conclusion

Dans les deux derniers chapitres, nous avons étudié la contestation des risques environnementaux de l'automobile du point de vue des mouvements sociaux, des groupes et des militants qui y participent. Après avoir vu, au dernier chapitre, comment l'émergence et la nature de ces critiques de l'automobile sont indissociables de la montée du mouvement environnemental, nous avons souligné ici comment ce mouvement est loin d'évoluer en vase clos, articulant plutôt ses discours et préoccupations à la dynamique propre aux transformations politiques et économiques que connaît le Québec à cette époque. À cet égard, les groupes qui incarnent le

¹³⁰ John Collins, *The Hour of Worship*, *The Gazette*, 31 janvier 1977, recopié dans le *Bulletin du Monde à bicyclette*, no 4, février 1977.

mouvement environnemental à Montréal ne peuvent être étudiés de manière isolée. Dépassant le cadre des conséquences environnementales de l'automobile, les groupes étudiés ont ainsi dénoncé la domination de l'automobile dans la ville en raison des inégalités sociales et environnementales qu'elle crée, de sa nature oppressante pour les femmes et du fait qu'elle reproduit et encourage les abus du capitalisme. De cette façon, ils ont emprunté au discours de différents mouvements comme la contreculture, le féminisme, le mouvement ouvrier et syndical, le socialisme et tous les mouvements citoyens qui étaient concernés par la qualité de vie en milieu urbain. En insérant leur dénonciation des risques environnementaux de l'automobile dans un discours qui se réclame d'influences multiples, tant à l'échelle internationale que locale, les groupes ont donc cherché à participer à une mouvance contestataire globale.

Nous avons vu que les tentatives de rapprochement du mouvement environnemental avec les autres mouvements sociaux ont connu un succès mitigé. Qu'en est-il plus spécifiquement de la lutte aux risques environnementaux de l'automobile ? En présentant une conception large de ces risques, qui fait écho à plusieurs autres enjeux socio-économiques et politiques, les groupes environnementaux ont-ils réussi à inciter les autres mouvements sociaux à soutenir cette lutte ? Rien n'indique que les autres mouvements sociaux présents sur la scène publique à la même époque participent à dénoncer ces risques, et encore moins qu'ils en font une de leurs priorités. Ainsi, plusieurs acteurs sociaux participant à ces mouvements admettent que l'automobile pollue et mentionne sa contribution à la dégradation environnementale à Montréal à différentes occasions, mais leur contribution à la lutte anti-automobile est modeste.

Le dépouillement du journal de la CSN *Le Travail*, par exemple, nous confirme qu'aucun article n'est consacré à cette lutte. Le seul article effleurant le sujet, paru en 1974, porte sur la crise du pétrole et présente quatre opinions typiques largement

répandues au sujet de la hausse des prix, sur la rareté du pétrole et sur l'utilisation de l'automobile. Deux de ces opinions soulignent l'urgence de revoir le mode de vie de la population basé sur la philosophie de croissance illimitée et dénoncent les compagnies de pétrole et d'automobiles qui, en encourageant cette philosophie, mènent la planète tout droit vers une crise écologique. À l'opposée, les deux autres opinions affirment qu'il s'agit soit d'un problème d'approvisionnement somme toute assez normal, soit que la pénurie de pétrole n'est qu'un grand coup monté par les compagnies afin qu'elles puissent s'emplier les poches en refilant la note aux travailleurs¹³¹. Dans les deux derniers cas, on s'éloigne résolument de l'opinion des « rêveurs qui prônent l'abandon de l'automobile pour les transports en commun, le recyclage de l'industrie et le démembrement des villes »¹³². Dès lors, on peut en conclure que la lutte contre les risques environnementaux de l'automobile, bien qu'elle se soit inspirée d'autres luttes sociales, n'a pas su créer un réel engouement au sein de ces autres mouvements. À cet égard, cette lutte fait écho à l'échec du mouvement environnemental à mobiliser et rassembler les autres forces sociales derrière un projet de société centré sur la cause environnementale.

Ce chapitre nous permet également de tirer des conclusions sur la vitalité du mouvement environnemental durant les années 1970. Rappelons ici que le milieu des années 1970 marque la fin des Trente Glorieuses, une période s'étirant de 1945 à 1975 généralement assimilée à une prospérité relative. En 1973, un premier choc pétrolier, suivi d'un autre en 1979, contribue à mettre fin à cette prospérité en alimentant une inflation des prix dans les pays industrialisés, ainsi qu'une stagnation de l'activité économique. Devant cette situation, ces pays mettent sur pied différentes solutions afin de réduire leur dépendance au pétrole étranger¹³³. Plusieurs historiens,

¹³¹ « Le pétrole : crois et paye ! », *Le Travail*, mars 1974, p. 12 à 16.

¹³² *Ibid.*, p. 13.

¹³³ Voir par exemple le livre de Mirko Zardini *et al.*, *Désolé plus d'essence : l'innovation architecturale en réponse à la crise pétrolière de 1973*, Montréal, Centre canadien d'architecture, 2007.

dont Dimitry Anastakis et Kathryn Harrison, ont interprété ce choc pétrolier comme un catalyseur ayant précipité la fin du « moment environnemental » de la fin des années 1960 et du début des années 1970 au Canada, puisqu'il aurait ramené les préoccupations économiques à l'avant-scène des inquiétudes dans la société et des agendas des gouvernements¹³⁴. Certains observateurs de l'époque témoignent eux également de l'effacement de la cause environnementale de la sphère publique et médiatique. En 1976, par exemple, un article de journal étudiant de l'Université Concordia fait état de cette décroissance de l'intérêt porté à l'environnement : « during the three or four years, pollution has ceased to be a popular cause; ecological "angry young men" no longer appear on Montreal sidewalks »¹³⁵.

L'examen des discours et actions des groupes environnementaux militant contre l'automobile à Montréal nous incite à nuancer ces conclusions. En effet, si, pour les gouvernements et les médias, le contexte de la deuxième moitié des années 1970 a fait reculer le « pollution bandwagon », il semble avoir exacerbé les ardeurs environnementales des groupes étudiés dans ce chapitre. Nourrissant la radicalisation et le glissement des groupes environnementaux vers l'écologie politique, ce contexte les a incités à relier les risques environnementaux de l'automobile à d'autres impacts sociaux comme la montée des inégalités et à considérer l'automobile comme le symbole de la nature subversive du capitalisme. Ce faisant, l'analyse du discours sur ces risques permet de constater que la baisse de l'intérêt général envers l'environnement suivant le choc pétrolier de 1973 ne s'applique pas à Montréal. Les groupes environnementaux y ont plutôt vu une occasion d'articuler leurs préoccupations à une critique plus large du modèle économique capitaliste et du système politique qui le soutient.

¹³⁴ Voir notamment Kathryn Harrison, *Passing the Buck, Federalism and Canadian Environmental Policy*, Vancouver, UBC Press, 1996, chapitre 4 ; Dimitry Anastakis, « A 'War on Pollution': Canadian Responses to the Automotive Emissions Problem, 1970-80, *The Canadian Historical Review/La revue d'histoire canadienne*, vol. 90, no 1 (mars 2009), p. 99-136.

¹³⁵ AUC, Laura Beal, « STOP numbers waning », *The Georgian*, vol. 40, no 7 (septembre 1976), p. 3.

Comme mentionné en introduction, les deux derniers chapitres nous ont également permis de mettre en exergue le décalage entre les différentes perceptions des risques de l'automobile véhiculées par les groupes environnementaux et les experts gouvernementaux. Rappelons que ces fonctionnaires ont mis de l'avant une conception étroite et technologique de ces risques, alors que les groupes environnementaux les considèrent comme un problème profondément lié aux structures économiques, politiques et sociales. Ce décalage, de même que le souci d'incorporer d'autres préoccupations sociales présentes à cette époque sur la scène publique dans la conception des risques de l'automobile, renforce ici notre idée selon laquelle ces risques sont socialement construits et varient en fonction des valeurs des groupes sociaux qui les perçoivent. Au prochain chapitre, nous verrons comment ce décalage s'accroît avec les solutions proposées par les mêmes groupes environnementaux afin d'appréhender ces risques.

CHAPITRE VI

LE CONTRÔLE DES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX DE L'AUTOMOBILE PAR LE RENFORCEMENT DE LA PARTICIPATION DÉMOCRATIQUE

Dans les chapitres qui précèdent, l'examen des discours de différents acteurs – les experts fonctionnaires, les experts extragouvernementaux et les environmentalistes – nous a permis d'identifier plusieurs conceptions de la nature des risques environnementaux de l'automobile et différentes visions des rapports société-environnement. Le fait que ces visions soient parfois diamétralement opposées renforce l'idée développée par Mary Douglas selon laquelle les risques seraient d'abord issus des valeurs culturelles et sociales priorisées par différents groupes sociaux, et qu'ils sont dès lors peu susceptibles d'être unanimes dans la société. Ces visions de ces risques et des rapports avec l'environnement sont sans cesse négociées, débattues et parfois même disputées entre différents groupes sociaux, notamment entre les citoyens et les responsables politiques, chacun d'entre eux tentant d'imposer leur vision dans la société¹. Ainsi appréhendés, les risques de la pollution automobile

¹ Plusieurs chercheurs ont constaté, dans différents contextes, comment les risques environnementaux deviennent un enjeu de pouvoir et de lutte et comment plusieurs groupes interviennent dans le champ politique pour tenter d'imposer leur vision de ces risques. Voir Claire Poitras, « L'histoire urbaine au Canada: l'espace, les citoyens, et les gouvernants », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 32, no 1 (2003), p. 48; Stéphane Castonguay, « Faire du Québec un objet de l'histoire environnementale », *Globe : revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1 (2006), p. 18; Jean-Claude Robert, « L'histoire environnementale et l'historiographie du Québec », *Globe : revue*

s'inscrivent invariablement dans un cadre plus large de relations de pouvoir et de transformation de la culture politique, comme nous le verrons dans ce chapitre².

Les groupes environnementaux sont une fois de plus au centre de notre analyse pour le présent chapitre. Si les mêmes sources sont mobilisées, notre perspective est toutefois différente. Plus précisément, ce sont les manières dont les citoyens et les associations environnementales ont tenté de faire valoir leur vision des risques de la pollution automobile et les solutions qu'ils privilégient qui nous intéressent ici. Nous avons déjà vu que, tout comme les experts extragouvernementaux, les associations écologistes ne considèrent pas les impacts environnementaux de l'automobile comme étant un simple problème technique et technologique, mais bien comme un problème social aux ramifications larges. Dès lors, quelles solutions proposent-ils à court et à long terme ? De quelles façons ces solutions se distinguent-elles de celles proposées par les experts fonctionnaires et les gouvernements ? Comment les groupes environnementaux comptent-ils promouvoir ces solutions ?

Dans un premier temps, nous nous pencherons sur les solutions proposées par ces groupes afin de prévenir et réduire les risques environnementaux de l'automobile. Sans surprise, nous verrons qu'ils ont développé un discours critique à l'égard de l'inaction des gouvernements et ont réclamé une amélioration des mesures de contrôle à l'égard de la pollution automobile. Afin de renforcer les recours légaux des citoyens, ils ont emprunté une rhétorique fondée sur les droits de la personne pour faire reconnaître le droit à un environnement sain. Parallèlement, ils ont également cherché à réduire ces risques à la base en repensant les pratiques urbaines et en proposant une meilleure planification urbaine.

internationale d'études québécoises, vol. 9, no 1 (2006), p. 247; Tina Loo, *States of Nature. Conserving Canada's Wildlife in the Twentieth Century*, Vancouver, UBC Press, 2006, p. 5-6.

² Valérie Poirier et Stéphane Savard, « Le militantisme environnemental au Québec, ou comment l'environnement est devenu un enjeu politique », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (hiver 2015), p. 15-31.

Dans un deuxième temps, nous nous attarderons sur les manières dont les groupes environnementaux se sont mobilisés afin de promouvoir leurs solutions aux problèmes qui les intéressaient. Nous verrons que cette mobilisation passe surtout par une prise de parole citoyenne, qui devait permettre de remettre en question le statu quo politique concernant les risques environnementaux de l'automobile pour en faire de véritables enjeux de société. Nous montrerons d'abord qu'ils ont multiplié les actions publiques, de manière à obtenir davantage de soutien dans la société et que leurs revendications auprès des gouvernements aient un poids supplémentaire. Si ces manifestations publiques prennent souvent la forme d'un militantisme contestataire, ils se sont aussi montrés capables de développer un dialogue basé sur leur participation à la politique formelle. Lorsqu'elles en avaient l'occasion, ces associations environnementales ont en effet collaboré avec les partis politiques formant l'opposition et participé aux commissions parlementaires et aux consultations publiques mises en place par les gouvernements. Devant les trop grandes limites de ce type de participation aux processus décisionnels, nous verrons que les groupes environnementaux ont réclamé une plus grande participation des citoyens dans le champ politique. Il s'agissait là, selon eux, du seul moyen afin de faire contrepoids aux gouvernements ainsi que de transformer les structures sociales, politiques et économiques qui favorisent la pollution automobile et qui bloquent la mise en place de réelles solutions à ce risque.

Tout comme nous l'avons vu au chapitre précédent, nous considérons, dans ce chapitre, que les solutions et les stratégies mises en œuvre par les associations environnementales montréalaises sont indissociables d'un contexte plus large marqué par la présence de plusieurs mouvements sociaux sur la scène publique internationale comme locale. En effet, nous avançons ici qu'en ayant contribué à jeter les bases d'une culture politique citoyenne dynamique, ces mouvements sociaux, qui étaient contemporains ou qui précédaient le mouvement environnemental, ont eu une influence fondamentale sur la manière dont les associations environnementales se

sont mobilisées et ont cherché à politiser les risques de la pollution automobile, en leur fournissant notamment des outils rhétoriques, légaux et politiques.

Le chapitre se conclut sur un bilan mitigé de l'impact de ces groupes. D'une part, on peut raisonnablement penser qu'ils sont parvenus à s'imposer en tant qu'acteurs légitimes de la culture politique. Ainsi, de concert avec les nombreux autres groupes de la « nébuleuse écologique » au Québec, ils ont contribué à l'institutionnalisation graduelle des enjeux environnementaux au sein des gouvernements. D'autre part, nous devons également reconnaître leur échec dans leurs tentatives de provoquer une meilleure prise en charge ou à prévenir les risques environnementaux de l'automobile.

6.1 Les solutions proposées par les groupes environnementaux

6.1.1 Critique de l'inaction des gouvernements et renforcement des législations

Les groupes environnementaux dénoncent d'abord la quasi-inexistence de régulation de la pollution automobile ainsi que le flou entourant le partage des responsabilités de l'environnement entre les différents paliers de gouvernement³. La responsabilité de la pollution issue des automobiles étant laissée aux provinces, les groupes dénoncent particulièrement la lenteur du gouvernement du Québec à agir sur ce dossier. En 1978, STOP déplore que la seule ébauche de règlement afin de contrôler ce type de pollution par le gouvernement provincial ait été rédigée en 1974, puis laissée de côté depuis⁴. Ainsi, affirme Marc Perman de la STOP dans un article intitulé « Auto pollution everybody's problem », « once a car leaves the showroom in Quebec it is no

³ Marc Perman, « Auto pollution everybody's problem », *SOS Montréal/STOP Press*, juin-juillet 1978, p. 13; « Stop sur la réforme de la CUM: L'administration doit être plus ouverte », *SOS Montréal/STOP Press*, vol. 5, no 4, hiver 1980, p. 4-5.

⁴ Nous n'avons pas réussi à retrouver cette ébauche de règlement.

longer regulated, despite evidence like an Environment Canada survey which found that 70% of all cars in Montreal are not well maintained and are polluting excessively »⁵. La seule législation environnementale existante au gouvernement provincial, la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) de 1972, n'est d'aucune utilité pour le contrôle des risques environnementaux de l'automobile. La LQE dans son ensemble est ailleurs peu efficace selon la SVP, car elle ne « s'attaque qu'aux problèmes de pollution au sens très restreint du terme, et ne garantit pas la qualité de notre environnement »⁶. La deuxième mouture de cette Loi, en vigueur à partir de 1978, offre une meilleure protection, notamment en reconnaissant que « toute personne a droit à la qualité de l'environnement et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent », en plus de reconnaître le droit de la population à l'information. Toutefois, elle ne prévoit toujours pas de mesures spécifiques en ce qui concerne l'impact environnemental de l'automobile⁷.

Les critiques des groupes environnementaux n'épargnent pas non plus le gouvernement fédéral. Ainsi, bien que le fédéral se charge de réglementer les émissions automobiles polluantes provenant des véhicules neufs dès 1971, ils dénoncent la faiblesse des standards prescrits et le fait qu'ils soient beaucoup moins sévères que ceux de certains États américains. Quant aux normes de qualité de l'air édictées par le fédéral, STOP souligne que leur caractère symbolique, puisqu'elles ne prévoient aucune sanction si les provinces ne les rencontrent pas, équivaut pratiquement à une absence de régulation. STOP considère que le rôle du ministère de l'Environnement fédéral devrait s'apparenter à celui de l'*Environmental Protection Agency* américaine, et donc de se voir confier la responsabilité de

⁵ Marc Perman, « Auto pollution everybody's problem », *SOS Montréal/STOP Press*, juin-juillet 1978, p. 13.

⁶ « Le point de vue de la SVP sur la Loi 34 », *Bulletin de liaison SVP*, février 1973, p. 4.

⁷ Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), article 19.1. Voir aussi Yves Hébert, *Une histoire de l'écologie au Québec : les regards sur la nature des origines à nos jours*, Montréal, les Éditions GID, 2006, p. 435.

règlementer les émissions des automobiles, en plus d'initier des programmes d'inspections et d'appliquer rigoureusement les standards nationaux⁸.

La situation en regard des législations concernant la pollution automobile n'est pas meilleure à l'échelle locale selon les groupes environnementaux. En effet, il n'y a que quatre règlements concernant la qualité de l'air dans la ville à cette époque. Parmi ces règlements, la seule mesure adoptée par la CUM afin de prévenir spécifiquement les risques environnementaux de l'automobile est la clause comprise dans le règlement 9 sur la pollution de l'air adopté en 1970, qui prévoit que « personne ne peut garder en marche pendant plus de quatre minutes le moteur d'un véhicule stationné »⁹. Mentionnons également l'existence du règlement 20 qui, comme vu au chapitre 2, définit des mesures d'urgence si certains taux limites venaient à être dépassés. Or, pour devenir efficaces, ces deux règlements nécessitent, selon Alan Tompkins du groupe STOP, « une amélioration et des mesures plus rigoureuses en vue de leur application ». Tompkins affirme notamment, au sujet du règlement 20, qu'il « faut tellement de conditions et de taux différents pour [qu'il] oblige à prendre des mesures d'urgence, qu'on ne l'a jamais mis en pratique malgré que la pollution de l'air avait déjà atteint plusieurs points critiques ». En ce qui concerne le règlement 9, Tompkins considère que les agents de police de la CUM doivent être plus sévères dans la mise en application de la clause relative aux automobiles stationnées¹⁰. Quelques années plus tard, STOP déplore que le règlement sur l'assainissement de l'air adopté par la CUM en 1978 vienne restreindre encore plus l'efficacité de cette clause: elle n'est

⁸ Marc Perman, « Auto pollution everybody's problem », *SOS Montréal/STOP Press*, juin-juillet 1978, p. 13.

⁹ AVM, Règlement 9 concernant la pollution de l'air adopté en 1970.

¹⁰ Sur ce point, les faits tendent à confirmer la clémence des autorités dans l'application de ce règlement. En effet, en date du 15 janvier 1972, soit 22 mois après l'adoption de la clause, seulement deux amendes de 25 \$ chacune avaient été données par la cour municipale concernant cette infraction. Archives de la Ville de Montréal (AVM,) VM6-D808-3, Gerry Flaherty, « Vehicle pollution bylaw tallies only two convictions », *The Gazette*, 15 janvier 1972.

désormais plus applicable lorsque la température est inférieure à -10 degrés Celsius, ce qui n'était pas le cas avant¹¹.

Dès 1977, ce nouveau projet de règlement fait d'ailleurs l'objet d'une mobilisation au sein des groupes environnementaux. Face aux critiques émises par plusieurs industriels, qui de leur côté le jugent trop sévère, plusieurs groupes décident de rassembler leur force et forment le Front commun de défense du projet de règlement d'assainissement de l'air. On y retrouve notamment la SVP, STOP, le Monde à bicyclette, Sauvons Montréal, l'Association Espaces verts – Montréal, le Groupe de protection de l'environnement, le Comité de lutte antipollution, le Comité Énergie et Environnement du RCM et le Comité de citoyens du quartier Saint-Michel. En plus d'insister sur l'importance de garder une réglementation adéquate auprès de la CUM, le front commun propose différents amendements au règlement. Il soumet notamment deux propositions, peu ambitieuses si on les compare au discours critique relevé dans les deux derniers chapitres, visant à se prémunir contre la pollution automobile et plus spécifiquement à protéger les piétons:

3.08 (nouveau) : Tout véhicule stationné dans un terrain de stationnement extérieur doit avoir l'avant de la voiture orienté vers le trottoir adjacent. (Cette disposition protège les piétons contre les voitures en stationnement lorsque leur moteur est mis en marche; c'est alors que s'échappent les gaz les plus nocifs.).

3.09 (nouveau) : Tout véhicule acheté par la CUM, par une des municipalités membres ou par la CTCUM, et qui a une capacité d'une demie-tonne ou plus, doit avoir un tuyau d'échappement dirigeant les gaz vers le haut, au-dessus dudit véhicule. (Encore une disposition protégeant les piétons)¹².

¹¹ Bruce Walker, « Nouveau règlement déjà en danger », *SOS Montréal/STOP Press*, été 1979, p. 14-15.

¹² Karl H. Raab, « La CUM et la qualité de l'air », *Sauvons Montréal/STOP Press*, octobre 1977, p. 9. Voir aussi « Dossier pollution de l'air : La pollution de l'air sur le territoire de la C.U.M. », *Journal l'Environnement*, vol. 6, no 1, février 1979, p. 9. Les parenthèses sont incluses dans les propositions de règlements.

Une deuxième version du projet de règlement est finalement préparée par la CUM et présentée en décembre 1978. Au début de l'année suivante, la SVP se prononce sur cette nouvelle mouture, qu'elle considère plus « complète, spécifique et opérationnelle » que la version originale. En effet, l'association souligne les améliorations apportées qui permettent un contrôle à la source des polluants, un recours légal contre les dépassements de normes pour 300 polluants et un contrôle des différents procédés d'analyse sur le territoire de la CUM, toutes des mesures que le Front commun avait proposées. Malgré ces améliorations, la SVP continue toutefois de se montrer critique, en déplorant qu'aucune des propositions d'amendement visant spécifiquement la pollution automobile, même mineures, n'ait été retenues et adoptées¹³.

Ainsi, exception faite de la clause interdisant aux voitures stationnées de faire marcher leur moteur pendant plus de quatre minutes, aucun règlement ne vise à contrôler spécifiquement l'impact environnemental des automobiles à l'échelle municipale. Ceci s'explique par le fait que la CUM n'est autorisée qu'à prendre en charge le contrôle de la pollution de l'air provenant de sources fixes sur son territoire selon l'article 168 de sa loi d'incorporation¹⁴. Pourtant, selon STOP, c'est plus de 60% de la pollution de l'air qui provient des sources mobiles. Dans l'ensemble, STOP dénonce donc le mutisme de la CUM, qui semble attendre l'apparition d'une législation provinciale qui contrôlerait les émissions automobiles. Pourtant, l'association considère que, paradoxalement, il s'agit du niveau de gouvernement le plus à l'affût du degré de gravité du problème en raison de ses activités de surveillance de la qualité de l'air¹⁵. En septembre 1978, STOP profite ainsi du mémoire qu'il dépose dans le cadre d'une commission parlementaire en vue

¹³ « Dossier pollution de l'air : La pollution de l'air sur le territoire de la C.U.M. », *Journal l'Environnement*, vol. 6, no 1, février 1979, p. 9-10.

¹⁴ « Stop sur la réforme de la CUM: L'administration doit être plus ouverte », *SOS Montréal/STOP Press*, vol. 5, no 4, hiver 1980, p. 4-5.

¹⁵ Marc Perman, « Auto pollution everybody's problem », *SOS Montréal/STOP Press*, juin-juillet 1978, p. 13.

d'amender la Loi provinciale de la qualité de l'environnement afin de souligner l'inaction du gouvernement et suggérer qu'un plus grand pouvoir d'action soit octroyé à la CUM : « En admettant que la pollution de l'air à Montréal est un problème majeur causé par l'automobile et que le gouvernement du Québec ne semble vouloir agir dans ce domaine », écrit STOP, l'association recommande « que l'on donne à la CUM les pouvoirs légaux pour régler la pollution de l'air par les véhicules moteurs. Il faudrait tout simplement amender la Loi de la Communauté urbaine de Montréal »¹⁶. Deux ans plus tard, en 1980, STOP réitère son opinion selon laquelle le contrôle de la pollution devrait être fait à l'échelle locale, puisque c'est dans les grands centres urbains que l'auto pollue¹⁷.

Les groupes environnementaux dénoncent ainsi la quasi absence de réglementation, ou alors le manque de volonté de faire appliquer les réglementations existantes, d'aussi petites envergures soient-elles, afin de contrôler les risques de la pollution automobile et les risques environnementaux de manière plus générale.

6.1.2 Le droit à un environnement sain comme droit de l'homme

Une autre solution envisagée par les groupes environnementaux consiste à tenter de faire reconnaître le droit à un environnement sain comme un droit de l'homme. Selon David Boyd, cette reconnaissance assurerait « both a substantive right to environmental quality and a suite of procedural safeguards to insure that it is fulfilled, including the rights to information, to participate in decision making, and to seek remedies for past, present, or anticipate violations »¹⁸. Évidemment, cette rhétorique

¹⁶ « Évaluation des impacts sur l'environnement », *SOS Montréal/STOP Press*, novembre 1978, p. 14.

¹⁷ « Stop sur la réforme de la CUM: L'administration doit être plus ouverte », *SOS Montréal/STOP Press*, vol. 5, no 4, hiver 1980, p. 4-5.

¹⁸ David Boyd, *The Right to a Healthy Environment. Revitalizing Canada's Constitution*, Vancouver, UBC Press, 2012, p. 2.

basée sur la notion de droit ne concerne pas exclusivement les risques environnementaux de l'automobile, mais elle l'inclut indéniablement.

Cet activisme juridique est loin d'être spécifique au mouvement environnemental. Selon Dominique Clément, à partir des années 1960 et 1970, des réseaux étendus d'échanges et de relations se forment de plus en plus entre les associations de défense des droits fondamentaux et les groupes rattachés à différents mouvements sociaux menés par des femmes, des écologistes, des homosexuels, des autochtones, des étudiants, etc. Ces groupes placent alors la notion de droits de la personne au centre de leur vision du changement social. Aux côtés des associations de droits, ces organisations de mouvements sociaux en viennent ainsi à incarner, selon Clément, la « rights revolution »¹⁹.

Dès 1971, dans le contexte de la tenue prochaine de la Conférence mondiale des Nations Unies sur l'environnement et de la Déclaration universelle sur le droit de l'homme à l'environnement prévues à Stockholm en juin 1972²⁰, les associations environnementales – surtout la SVP – entreprennent des démarches afin de faire reconnaître le droit à l'environnement à l'échelle du Canada. Ce qu'elles recherchent plus particulièrement est d'inscrire ce droit dans la Constitution, la loi fondamentale de l'État canadien, afin qu'il soit enchâssé dans les règles et principes qui régissent les rapports entre les gouvernements et les citoyens. Selon l'avocat Jacques Léger, membre de la SVP, l'absence de droit juridiquement reconnu bloque nécessairement tout recours pour les individus ou groupes souhaitant se protéger de tout risque environnemental. Dans un article publié en 1972, Léger explique ainsi que :

¹⁹ Sur la « rights revolution », voir Dominique Clément, *Canada's Rights Revolution: Social Movements and Social Change, 1937-82*, Vancouver, UBC Press, 2008.

²⁰ La SVP se réjouit particulièrement de cette Déclaration. Constituant le premier document formel énonçant le droit à un environnement sain, elle devait représenter un engagement moral des signataires envers des buts et objectifs généraux. *Bulletin de liaison SVP*, mars 1971.

De par son essence, la pollution est intimement reliée au principe de l'abus de droit. La loi régissant les rapports des citoyens entre eux, en conférant des droits dits fondamentaux, a oublié de sanctionner formellement les obligations rattachées à ces droits. Ces abus de droit étant le fait de chaque individu composant la collectivité, il appartient à l'État d'assumer la responsabilité de les enrayer. À ce principe de l'abus de droit se rattache un autre élément juridique qui a paralysé les efforts de ceux qui, jusqu'ici, ont voulu enrayer les facteurs polluants. Pour exiger une injonction enjoignant à un organisme, une entreprise ou un citoyen de ne pas faire ou de cesser de faire des actes qui polluent l'environnement, le requérant doit d'abord avoir un intérêt suffisant et convaincre le tribunal chargé de l'application de la loi qu'il a un intérêt suffisant. Or, qui parmi nous, au sens strict, pourra convaincre un tribunal qu'il a un intérêt personnel à empêcher, par exemple, le déversement d'ordures dans le fleuve ?

Tout ceci parce que le citoyen, pour s'aider de la loi dans sa lutte contre la pollution, doit faire reposer son argumentation sur les grands principes de droit civil, et non pas sur des lois spécifiques, d'application automatique.

Le seul effort valable qui ait été entrepris jusqu'à maintenant par le législateur en matière de loi traitant de près ou de loin avec la pollution s'est borné à conférer un pouvoir de réglementation au pouvoir exécutif. N'est-ce pas là la meilleure façon d'empêcher l'évolution dynamique de la loi antipollution, puisqu'on la rattache inévitablement au pouvoir politique qui, pour survivre, doit composer avec les intérêts de ceux qui par leurs activités sont parfois les plus susceptibles de causer la pollution. Faut-il continuer de favoriser la discrétion administrative en ce domaine²¹ ?

L'analyse de Léger est claire : tant et aussi longtemps que le droit des citoyens à un environnement sain ne sera pas reconnu et soutenu par des « lois spécifiques, d'application automatique », les citoyens demeureront légalement impuissants à faire cesser des pratiques polluantes. Or, ce droit, de l'avis de plusieurs à la SVP, n'est-il pas « aussi fondamental que tout autre droit dont l'usage abusif est source de pollution ? »²².

²¹ Jacques A. Léger, « Le citoyen et la pollution, face à la loi », *Bulletin de liaison*, avril 1972, p. 2-3.

²² *Ibid.*

Ainsi, en avril 1971, la SVP remet un mémoire au Comité spécial mixte du Sénat et de la Chambre des communes sur la Constitution, aussi appelé le Comité Molgat-MacGuigan, qui tient des audiences afin de se prononcer sur le processus de rapatriement de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Dans son mémoire, le groupe joint sa voix à celles de 50 individus ou groupes qui expriment devant le Comité leur opinion sur la nécessité de reconnaître un droit fondamental de l'homme à un environnement sain, à l'air pur et à une eau saine²³. Malgré le soutien que reçoit cette idée, elle ne fait pas l'objet de débats importants comme ce fut le cas pour les droits des femmes ou le droit des autochtones. Une décennie plus tard, lors du rapatriement de la loi constitutionnelle en 1982, l'idée d'un droit à l'environnement est ignorée par les leaders politiques canadiens, ce qui est toutefois cohérent avec le désir du premier ministre Trudeau de ne pas inclure les droits économiques et sociaux dans la Charte des droits²⁴. À ce jour, le droit à un environnement sain n'est toujours pas reconnu dans la loi fondamentale du pays²⁵.

Au niveau provincial, la version de 1978 de la Loi sur la qualité de l'environnement modifie substantiellement la loi de 1972, entre autres au niveau du régime de participation des citoyens qu'elle préconise et du régime d'études d'impact sur l'environnement qu'elle prévoit. La nouvelle mouture de la LQE reconnaît également le droit des citoyens à la qualité de l'environnement, comme nous l'avons déjà mentionné. Cette législation n'est toutefois pas suffisante selon les groupes environnementaux, car elle demeure discrétionnaire, dépendante de la volonté du pouvoir exécutif de l'appliquer. Comme l'explique la SVP,

la difficulté actuelle de la loi réside dans le fait que c'est le lieutenant-gouverneur en conseil qui décide des normes de conduite qui devront être respectées et que ce pouvoir réglementaire demeure éminemment

²³ *Bulletin de liaison SVP*, mai 1971; Boyd, *The Right to a Healthy Environment*, p. 44.

²⁴ *Ibid.*, p. 39, 45.

²⁵ *Ibid.*, p. 45-56, 3-4.

discrétionnaire. À défaut d'exercer son pouvoir de passer des règlements, la collectivité peut subir des torts irréparables sans pour autant que des violations à la loi aient été commises²⁶.

Ainsi, les gouvernements « peuvent » protéger la qualité de l'environnement mais, comme le remarque la SVP, devant l'absence de droit à la qualité de l'environnement qui prévaudrait sur d'autres activités humaines, ce pouvoir discrétionnaire demeure très peu utilisé²⁷. La SVP rejette donc l'idée d'une protection de l'environnement qui dépendrait uniquement de la volonté des gouvernements et souhaite plutôt qu'un droit à un environnement sain « fondamental et inaliénable » soit reconnu et enchâssé dans la Charte des droits et libertés de la personne par le gouvernement du Québec, adoptée trois ans plus tôt en 1975. En décembre 1978, l'association entreprend donc une démarche afin que la Charte soit amendée en vue d'y inclure le droit de toute personne à un environnement sain.

La SVP explique par ailleurs que la reconnaissance de ce droit permettrait d'assurer une plus grande voix au chapitre pour les citoyens, entre autres en leur donnant le « droit d'agir légalement via des mécanismes qui [leur] sont accessibles ». Dès lors, les citoyens pourraient assumer personnellement la défense de leur environnement, car une disposition dans la Charte accordant aux individus le droit à un environnement sain permettrait conséquemment le droit de poursuivre les pollueurs pour les nuisances publiques dont ils sont responsables devant les tribunaux de droit commun, de faire arrêter ou de réclamer que soient modifiés les actions considérées polluantes²⁸. Pour la SVP, la reconnaissance d'un droit à l'environnement sain par la Charte est donc l'une des seules façons d'obtenir des lois plus sévères qui garantiraient que chacun puisse continuer de « jouir de ses autres droits et libertés (le droit à la vie, à l'intégrité physique et à la liberté de sa personne la liberté de parole,

²⁶ « Dossier l'environnement et la loi: le droit à un environnement sain », *Journal l'Environnement*, vol. 6, no 4, septembre 1979, p. 5.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

de religion...)) » et qui protégerait « cet environnement naturel dont nous sommes dépendants »²⁹.

Dès 1978, la Commission des droits de la personne se montre favorable à la proposition de la SVP, et achemine à son tour une recommandation à cet effet au gouvernement du Québec³⁰. Le gouvernement du Québec ne consent toutefois pas aux demandes de la SVP et de la Commission des droits de la personne. C'est seulement en 2006 qu'est intégrée à la Charte des droits et libertés de la personne une clause spécifiant que « toute personne a droit, dans la mesure et suivant les normes prévues par la loi, de vivre dans un environnement sain et respectueux de la biodiversité »³¹.

Malgré les espoirs de la SVP, la stratégie de l'association d'employer une rhétorique du droit à l'environnement afin de se procurer une protection légale s'est avérée peu efficace. Elle nous permet néanmoins de voir que, comme plusieurs organisations de mouvements sociaux qui les précèdent ou les côtoient, les groupes environnementaux – surtout la SVP – ont utilisé un langage basé sur les droits humains et ont considéré ceux-ci comme une solution valable afin de provoquer les changements sociaux qu'ils veulent voir se produire dans la société et de se munir d'un meilleur contrôle des risques environnementaux.

6.1.3 Vers une ville nouvelle : des transports alternatifs et une meilleure planification urbaine

Les groupes écologistes accordent beaucoup d'importance aux initiatives règlementaires et législatives dans leurs actions afin de faire face aux risques

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Pierre Lacombe, « Pour le droit à un environnement sain », *Journal l'Environnement*, vol. 6, no 3, mai 1979, p. 1.

³¹ Charte des droits et libertés de la personne, article 46.1.

environnementaux de l'automobile. Ces mesures sont toutefois loin d'être les seules promues par ces groupes. L'étude de leurs discours démontre qu'ils ont également cherché à éliminer ou réduire ces risques à leur source en proposant d'autres types de solutions qui permettraient de diminuer le nombre d'automobiles dans la ville. Deux thèmes majeurs traversent ces solutions : il s'agit, d'une part, de repenser l'ensemble des pratiques concernant le transport urbain et, d'autre part, de favoriser une planification urbaine différente. Mises ensemble, ces idées contribuent également à édifier une nouvelle vision de la ville à l'échelle humaine, qui reste au cœur du discours des groupes environnementaux durant toute la période étudiée. Cette ville serait moins polluée, plus verte, plus égalitaire, favoriserait les échanges entre les personnes et représenterait, en somme, un milieu beaucoup plus agréable à vivre.

Concernant le transport, les solutions proposées par les associations environnementales se déclinent en deux temps. D'abord, elles proposent des mesures afin de dissuader l'utilisation de la voiture en ville en rendant difficile, comme l'affirme Sauvons Montréal, l'accès au centre-ville pour les « banlieusards »³². Les groupes environnementaux étudiés désirent ainsi restreindre l'accès au stationnement, soit en augmentant son coût, soit en diminuant le nombre d'espaces disponibles³³. À ce sujet, Sauvons Montréal propose d'instaurer un système de vignettes obligatoires pour le stationnement local, d'abroger les règlements exigeant des stationnements dans les édifices du centre-ville, d'éliminer les terrains de stationnement à ciel ouvert situés au même niveau que la rue et d'exiger des tarifs de stationnement élevés pour les employés gouvernementaux³⁴. D'autres mesures coercitives sont également mentionnées, comme celle d'instaurer des péages pour les automobiles sur tous les

³² « L'auto-cancer des villes », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 6-7.

³³ « Recommandations », *Document SVP no 2*, janvier 1971, p. 8; Alan Tompkins, *Exposé sur la lutte à la pollution de l'air à Montréal*, avril 1974; Michael Fish, « Traffic snarl », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 8; Le Monde à bicyclette, « Environnement physique », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 18-19; Michel Trudel, « Le droit de se déplacer », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 8, décembre 1978, p. 3-4.

³⁴ Michael Fish, « Traffic snarl », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 8.

ponts³⁵, et même de faire payer les banlieusards pour qu'ils aient le droit d'utiliser les rues du centre-ville³⁶. La solution la plus fréquemment citée par les associations environnementales reste toutefois de fermer certaines rues à la circulation automobile ou, du moins, de limiter sérieusement l'utilisation de l'automobile privée dans le centre-ville³⁷. Si cette suggestion concerne parfois quelques rues, voire quelques zones du centre-ville, d'autres militants laissent moins de place aux compromis et demandent d'emblée que le centre-ville soit entièrement fermé aux véhicules privés sauf pour les livraisons le soir ou la nuit³⁸.

Or, c'est surtout en encourageant des modes de transport alternatifs que les groupes environnementaux comptent créer chez les gens l'habitude de laisser leur voiture à la maison³⁹. Comme l'affirme Ann Truchi dans l'éditorial d'un numéro spécial consacré aux transports alternatifs publié dans *STOP Press* en 1974, l'établissement d'un système de transport collectif efficace est considéré comme une première étape essentielle afin de diminuer les risques environnementaux de l'automobile :

[...] we need a deliberate collective recognition now that an improved and expanded transit system for Montreal is essential to protect the quality of urban life, while removing substantial numbers of automobiles from the roads and transporting large number of people comfortably and safely. This means the federal and provincial governments must shift the emphasis from private transport to public transit - with the rapid development of clean, efficient mass transit systems.⁴⁰

³⁵ Daniel Meilleur, « Les humains envahissent le pont », *SOS Montréal*, mai 1977, p. 15. Il faut mentionner qu'à cette époque, les péages existent sur certaines autoroutes québécoises

³⁶ « L'auto-cancer des villes », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 6-7.

³⁷ Le Monde à bicyclette, « Environnement physique », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 18-19. Cette idée est loin d'être exclusive aux groupes environnementaux et citoyens montréalais. À Toronto, par exemple, des groupes citoyens se mobilisent afin de rendre piétonne la rue Yonge. Voir Daniel Ross, *Remaking Downtown Toronto : Politics, Development, and Public Space on Yonge Street, 1950-1980*, thèse de doctorat, York University, 2017.

³⁸ Pierre M. Chaussée, « Sauvons Montréal au Comité des Transports », *SOS Montréal*, mai 1977, p. 17.

³⁹ Paul-Étienne Bouchard, « La bicyclette en milieu urbain », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 3, mai 1979, p. 3-4.

⁴⁰ Ann Truchi, « Public Transit Hurting », *STOP Press*, vol. 3, no 10, avril 1974, p. 2.

Cependant, selon le Monde à bicyclette, cette vision du transport collectif est encore loin d'être une réalité à Montréal. Il n'est pas normal, selon le groupe, que le coût du transport public à Montréal soit parmi les plus élevés au monde, alors que le service laisse de plus en plus à désirer⁴¹. Pour que le transport en commun constitue une solution efficace, les groupes environnementaux considèrent qu'il doit remplir plusieurs conditions, qui ne peuvent être réalisées qu'avec l'aide et le soutien des gouvernements. En effet, selon eux, le transport public devrait être: « plus confortable, plus économique, plus approprié et plus agréable », donc plus attrayant pour tous les citoyens⁴². Une fois mieux financé, le transport collectif pourrait d'abord bénéficier d'une bonification de son offre, notamment avec l'instauration de voies réservées aux autobus ainsi que l'extension du métro⁴³.

Afin de réduire la circulation d'automobiles dans le centre-ville, ces groupes proposent la mise en place de stationnements gratuits aux abords de la ville, combinés à un service d'autobus qui assurerait gratuitement la liaison avec le centre-ville⁴⁴. Pour Sauvons Montréal, ces autobus, tout comme les trains qui partent de la banlieue, seraient bien plus qu'une forme de transport alternatif, mais un lien essentiel entre les zones résidentielles et le centre-ville⁴⁵. De manière similaire, STOP affirme qu'il serait impératif que soit organisé un système de correspondance entre la CTCUM, les trains et les autres moyens de transport⁴⁶. Au niveau des tarifs, les groupes environnementaux insistent afin de rendre le transport en commun plus accessible en revoyant à la baisse le prix des entrées, voire en le rendant complètement gratuit⁴⁷. Pour assurer ce financement total du transport public, la SVP propose de recourir aux

⁴¹ Le Monde à bicyclette, « Environnement physique », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 18-19.

⁴² Pierre M. Chaussée, « Sauvons Montréal au Comité des Transports », *SOS Montréal*, mai 1977, p. 17.

⁴³ *Bulletin de liaison SVP*, mai 1971; Alan Tompkins, *Exposé sur la lutte à la pollution de l'air à Montréal*, avril 1974; Michael Fish, « Traffic snarl », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 8.

⁴⁴ Alan Tompkins, *Exposé sur la lutte à la pollution de l'air à Montréal*, avril 1974.

⁴⁵ « L'auto-cancer des villes », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 6-7.

⁴⁶ Alan Tompkins, *Exposé sur la lutte à la pollution de l'air à Montréal*, avril 1974.

⁴⁷ *Ibid.*

budgets prévus pour les autoroutes, qui seraient rendues inutiles⁴⁸. Il ressort donc du discours des groupes environnementaux que le transport collectif, par son caractère inclusif, accessible et efficace, aurait tout le potentiel afin de s'imposer comme une solution de rechange viable au transport privé, à condition de revoir son financement, son offre et son prix d'entrée.

En complément avec un meilleur système de transport collectif, ces groupes présentent le recours à la pratique cycliste comme étant une autre solution écologique à l'automobile⁴⁹. Sans surprise, le Monde à bicyclette et la Fédération québécoise du cyclotourisme sont parmi les associations qui insistent le plus sur cette solution. Rappelons ici que ces deux associations soulignent à plusieurs reprises les avantages concrets que représente le vélo en ville, qui est dépeint comme étant un moyen de transport rapide, économique, non polluant, égalitaire, accessible, qui offre une grande liberté de mouvement, qui permet de vivre à l'échelle humaine et en harmonie avec l'environnement, sans compter la forme physique qu'il apporte⁵⁰. Sans être entièrement consacrés à la bicyclette, les autres groupes environnementaux pointent eux aussi le vélo comme solution de rechange idéale à l'automobile. C'est le cas de STOP qui arrive à cette même conclusion, tout en soulignant les nombreux défis et difficultés rencontrés par les cyclistes et les adeptes potentiels du vélo à Montréal⁵¹. En effet, pour ces associations, la situation faite aux vélos à Montréal dans les années 1970 reste intolérable, tant en ce qui concerne l'espace qui leur est consacré dans la rue que tous les risques que comprend la pratique cycliste, comme les accidents et le

⁴⁸ Hélène Lajambe, « Les principaux polluants de l'air », *Document SVP no 2*, janvier 1971.

⁴⁹ Robert Silverman, « Bob le vélomane à Vancouver », *Bulletin le Monde à Bicyclette*, 1976; Paul-Étienne Bouchard, « La bicyclette en milieu urbain », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 3, mai 1979, p. 3-4; « Dans les quartiers: problèmes du transport et alternatives », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3, no 3, été 1978, p. 6.

⁵⁰ Ces deux associations insistent sur les avantages du cyclisme à de nombreuses occasions. Pour quelques exemples, voir Jean-Yves Martel, « Phase II », *Cyclo-nouvelles*, vol. 4, no 4, juillet 1976, p. 2-3; « Environnement physique », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 18-19; « La bicyclette ça transporte mieux et ça rapporte bien! », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 3, avril 1977, p. 2-3.

⁵¹ Anne Musil, « The bicyclist's dilemma », *STOP Press*, vol. 3, no 10, avril 1974, p. 5.

vol. Par ailleurs, elles dénoncent qu'excepté des annonces des déblocages de fonds pour les infrastructures cyclistes, Montréal n'a aucune intention de faciliter la pratique cycliste⁵². À la suite d'une entrevue avec la Communauté urbaine de Montréal et l'administration montréalaise à ce sujet, STOP rapporte ainsi que :

as far as Montreal proper goes, there are no plans for bicycle routes being considered. Officials say they have too much trouble with cars already and bicycle lanes would just jam up streets further.

[...]

When asked if metro cars could be used a few hours a week when passengers were fewest to transport bicycles, they said, nowhere was such a thing allowed and it would clog up metro stations too much to try it here⁵³.

En 1976, les groupes environnementaux rencontrent un modeste succès avec la reconnaissance de la bicyclette comme moyen de transport à part entière par le ministre des Transports québécois. Toutefois, même deux ans après cette annonce du ministère, « les faits encourageants », constate la Fédération québécoise du cyclotourisme, « ne sont que des déclarations de principes, des enquêtes, des énoncés de politiques, des intentions qui n'ont aucune prise sur la réalité de la bicyclette au Québec »⁵⁴.

⁵² Le ministère des Transports publie deux documents au sujet du cyclisme : Robert Letarte, *La bicyclette, un moyen de transport*, 1977 et *Les aménagements cyclables, leurs normes, leur conception*, 1978. La CUM en publie un autre : Robert Letarte, *Les besoins des cyclistes dans la région métropolitaine de Montréal*, CUM, Comité des transports de la région de Montréal, 1977. Malgré le programme de subventions exposé dans ces publications, qui vise à promouvoir l'usage de la bicyclette comme moyen de transport utilitaire et de loisirs, à améliorer la sécurité de l'usage de la bicyclette, à améliorer le cadre et les conditions de vie et à favoriser à long terme la réalisation d'un réseau intégré de voies cyclables, peu de développements concrets vont en ce sens à Montréal selon les groupes environnementaux. Voir aussi « La bicyclette, un moyen de transport », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 2, avril 1978, p. 1-2; « La bicyclette: un outil au service de différents objectifs de développement », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 5, juillet 1978, p. 2-3; Robert Letarte, « L'intervention du ministère des transports dans la réalisation des aménagements cyclables », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 2, avril 1979, p. 5-6.

⁵³ Anne Musil, « The bicyclist's dilemma », *STOP Press*, vol. 3, no 10, avril 1974, p. 5.

⁵⁴ « La bicyclette: un outil au service de différents objectifs de développement », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 5, juillet 1978, p. 2-3.

Les environmentalistes identifient ainsi plusieurs conditions afin que la bicyclette devienne une véritable solution de rechange à l'automobile. Il faut d'abord, bien sûr, que la population soit prête à adapter son quotidien à un mode de vie plus sain. Mais comme avec le transport collectif, c'est surtout les autorités politiques qui doivent fournir des incitatifs à utiliser le vélo en apportant de nombreuses améliorations aux infrastructures cyclistes, entre autres en aménageant des stationnements sécuritaires et en permettant l'accès aux ponts, métro et autobus⁵⁵. Enfin, pour que la bicyclette puisse remplacer l'automobile, même partiellement, il faudrait implanter un réseau de pistes cyclables qui quadrillerait la ville, comprenant des axes nord-sud et est-ouest⁵⁶. Alors que la plupart des militants écologistes demandent l'ajout et l'intégration de pistes cyclables au réseau routier, d'autres groupes formulent le souhait que ces pistes dédiées au vélo se substituent à certains tronçons routiers. C'est le cas du Monde à bicyclette qui aimerait « voir à un intervalle de quelques rues, une rue laissée aux bicyclettes [...] Une rue sur huit convertie en piste cyclable serait un bon départ »⁵⁷.

Les groupes environnementaux encouragent également la réhabilitation de la marche comme moyen de transport dans la ville⁵⁸. Il s'agit non seulement d'encourager les gens à pratiquer la marche lorsque cela est possible, mais également de convertir certaines artères en rues piétonnières. À cet égard, Sauvons Montréal met sur pied un projet pilote afin de transformer la rue Crescent en mail piétonnier, concept qu'il

⁵⁵ Robert Silverman, « Les stationnements, un point de vue très épineux », *Cyclo-nouvelles*, vol. 4, no 3, juin 1976, p. 3; « Plein air en ville... », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 8, novembre 1977, p. 1. La cause du métro a été particulièrement importante pour le M&B, qui y a consacré beaucoup d'efforts.

⁵⁶ Anne Musil, « The bicyclist's dilemma », *STOP Press*, vol. 3, no 10, avril 1974, p. 5; « Plein air en ville... », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 8, novembre 1977, p. 1; Michel Thibault, « Pour des pistes cyclables pratiques », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3, no 2, mai 1978, p. 8; « Dans les quartiers: problèmes du transport et alternatives », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3, no 3, été 1978, p. 6; Bob Silverman, « Debout, cyclistes ! », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3, no 4, automne 1978; François Marcil, « Les aménagements cyclables: plus qu'une voie d'évitement », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 1, février-mars 1979, p. 3-4; Paul-Étienne Bouchard, « La bicyclette en milieu urbain », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 3, mai 1979, p. 3-4.

⁵⁷ Myer Angel, « Combien de rues ? », *Bulletin Le Monde à Bicyclette*, no 4, février 1977.

⁵⁸ Pierre M. Chaussée, « Sauvons Montréal au Comité des Transports », *SOS Montréal*, mai 1977, p. 17; Michel Trudel, « Le droit de se déplacer », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 8, décembre 1978, p. 3-4.

définit ainsi : « A mall - relieved of the noise, pollution, and danger of motor vehicles - would offer an oasis for pedestrians, an urban park where city dwellers could shop, browse, sit, enjoy one another, and watch the passers-by while removed from the endless procession of cars that daily surrounds them »⁵⁹. Ce projet sur Crescent devait être le premier d'une série de projets similaires afin d'arriver à une application plus étendue du principe « streets are for the people » ailleurs à Montréal⁶⁰. Malgré un soutien important de la part des gens qui habitent ou travaillent sur la rue Crescent – 81 % des commerces et 70 % des résidents se seraient prononcés pour le mail piétonnier, selon une enquête effectuée à l'été 1977 par Sauvons Montréal –, les groupes environnementaux proposent très peu de projets similaires afin de transformer d'autres grandes artères commerciales en zones piétonnes, peut-être en raison du manque de soutien venant des autorités. Néanmoins, à défaut de demander la piétonnisation d'autres rues répondant à ce profil comme les rues Saint-Denis et Sainte-Catherine, ils proposent tout de même d'en élargir les trottoirs et d'aménager des promenades afin de limiter la circulation automobile et de favoriser la marche⁶¹. Vouer quelques rues à l'usage piétonnier, ou du moins faciliter la présence des piétons, constitue donc une solution pour ces groupes afin de limiter l'utilisation et les impacts néfastes de l'automobile en ville.

Outre ces transports alternatifs, plusieurs pistes de solutions concrètes avancées par les groupes environnementaux concernent également la transformation de la planification urbaine à Montréal. Selon Sauvons Montréal, ce sont précisément les urbanistes qui, « along with the forces of real estate speculation and the egos of big government, [...] have been responsible for most of the destruction of Montreal »⁶².

⁵⁹ Lonnie Echenberg, « Crescent Street for pedestrians », *SOS Montréal/STOP Press*, février 1978, p. 3-4.

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ Alan Tompkins, *Exposé sur la lutte à la pollution de l'air à Montréal*, avril 1974; « Des rues pour les piétons », *SOS Montréal/STOP Press*, février 1978, p. 6. Ce sera le cas de la rue Saint-Hubert en 1984. Voir <http://maplaza.ca/fr/histoire/>. Consulté en ligne le 2 mars 2016.

⁶² Michael Fish, « Traffic snarl », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 8.

Face à cette destruction, il faut, toujours de l'avis de Sauvons Montréal, « aller à l'encontre de la tendance des trente dernières années, qui a permis le développement incontrôlé de l'automobile » et de toutes les infrastructures routières qui lui sont consacrées⁶³. Il faudrait donc revoir la planification des régions urbaines à long terme et à grande échelle, notamment en mettant un frein à l'étalement urbain. En plus d'entraîner une dépendance accrue à l'automobile, ce phénomène est responsable de plusieurs maux selon Sauvons Montréal : il détruit les meilleures terres arables et les espaces verts en périphérie, favorise la construction de vastes réseaux d'autoroutes afin de faciliter le transit de la population vers la ville centre et menace les logements et bâtiments historiques en ville⁶⁴. Selon le groupe, tous ces développements dommageables pour la qualité de vie et l'environnement urbain pourraient être réduits avec l'adoption d'un plan de développement métropolitain pour Montréal et sa périphérie, ce qui constitue une des principales demandes depuis ses débuts⁶⁵.

Au-delà de ces solutions qui restent plus difficiles à mettre en application rapidement, les groupes environnementaux proposent plusieurs autres mesures de plus petite envergure reliées au développement urbain, comme l'élimination des stationnements à ciel ouvert, l'élargissement des trottoirs et la piétonnisation de certaines zones ou rues. Ils suggèrent également de transformer les stationnements vacants et un certain nombre de rues en parcs et en terrains de jeux, afin d'augmenter le ratio d'espaces verts à Montréal. Cette « exploitation intelligente » des espaces à ciel ouvert constituerait une « panacée aux problèmes qui s'acharnent sur le centre-ville de Montréal, tel que la pollution, le bruit et la congestion, séquelles de la circulation »⁶⁶.

⁶³ « Des rues pour les piétons », *SOS Montréal/STOP Press*, février 1978, p. 6.

⁶⁴ *Ibid.*; Mark London, « Stop suburban sprawl », *SOS Montréal/STOP Press*, avril-mai 1978, p. 6.

⁶⁵ Pierre Larouche, « L'absence tragique d'un plan métropolitain », *SOS Montréal*, avril-mai 1978, p. 7-8.

⁶⁶ Le Monde à bicyclette, « Environnement physique », *SOS Montréal*, no 8, décembre 1976, p. 18-19. Voir aussi « Rapport de la réunion du 23 novembre 1970 », *Bulletin de liaison SVP*, décembre 1970, p. 4; Hélène Lajambe, « Les principaux polluants de l'air », *Document SVP no 2*, janvier 1971, p. 3-4; Pierre Bélec, « Le plein air en milieu urbain », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 2, avril 1979, p. 7.

Toutes ces suggestions sont également fréquemment discutées dans les médias. Si quelques journalistes abordent le sujet⁶⁷, ce sont surtout des citoyens qui font écho aux propositions des groupes environnementaux par l'entremise de lettres ouvertes publiées dans les journaux. Dès le début des années 1970, plusieurs citoyens proposent ainsi d'instaurer des restrictions complètes ou partielles quant à la circulation automobile dans le centre-ville⁶⁸ et des mesures coercitives quant au stationnement⁶⁹. Tout comme les associations environnementales, ils proposent en outre différentes mesures visant le renforcement des transports alternatifs plus propres, comme la marche par la piétonnisation de certaines artères⁷⁰, le covoiturage, l'aménagement de pistes cyclables et de voies réservées aux autobus⁷¹, un système de transport collectif gratuit⁷², la commercialisation de la voiture électrique⁷³, etc. Ces articles de journaux et lettres ouvertes suggèrent donc que les solutions proposées par les groupes environnementaux ont bénéficié d'un certain soutien dans la population.

6.1.4 Les limites des solutions des groupes environnementaux

L'étude des solutions proposées par les groupes écologistes nous apprend donc qu'ils ont suggéré de réduire les impacts environnementaux de l'automobile et la

⁶⁷ AVM, VM6-D808-3, Norman Pascoe, « Needs to combat air pollution defined », *The Montreal Star*, 13 février 1971; « How to clear the air », *The Gazette*, 21 février 1973.

⁶⁸ AVM, VM6-D808-3, L. G. Tricky, « Les surprises de la pollution », lettre à l'éditeur, *La Presse*, 31 juillet 1972; « A charge for use of downtown streets should cut traffic and pollution », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*; « Pleasure driving should be banned in city and \$200 should be fee for business permits », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 23 août 1972; « A charge for use of downtown streets should cut traffic and pollution », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 22 décembre 1970.

⁶⁹ AVM, VM6-D808-3, Raffaella Papeschi, MD, « Making downtown parking impossible would cut a major source of pollution », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 16 février 1970; « Centre city parking ban might work wonders in cutting traffic and pollution », *The Montreal Star*, 19 août 1970.

⁷⁰ AVM, VM6-D808-3, « Wants a mall », *Sunday Express*, 23 juillet 1972.

⁷¹ AVM, VM6-D808-3, « Carless city », lettre à l'éditeur, *The Gazette*, 14 juillet 1970; « Provide traffic lanes for exclusive use of public transport and bicycles », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 21 mars 1973.

⁷² AVM, VM6-D808-3, L. G. Tricky, « Free public transportation would clear city traffic and ease pollution », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, 21 août 1970.

⁷³ AVM, VM6-D808-3, « Encouragement to use public transportation », lettre à l'éditeur, *The Gazette*, 10 août 1970; « Les surprises de la pollution », *La Presse*, 31 juillet 1972.

dépendance des populations à l'automobile en recourant à des législations plus sévères et des règlements municipaux, ainsi qu'en changeant certaines habitudes de la population. Contrairement aux experts fonctionnaires, ces groupes proposent peu d'innovations techniques ou technologiques, exception faite de quelques mentions concernant les filtres antipollution et soulevant la faisabilité des voitures électriques⁷⁴. En général, cette série de solutions ne repose pas non plus sur le besoin d'une prise de conscience profonde de la population à l'égard des risques environnementaux ou d'un changement massif de son mode de vie, pas plus qu'elle n'exige un confort sacrifié par des compromis austères touchant à la qualité de vie de tous. Outre quelques suggestions qui sortent de l'ordinaire⁷⁵, ces solutions restent pour la plupart hautement réalisables d'un point de vue technique.

Cette analyse jette de la lumière sur le décalage entre les ambitions écologiques des groupes environnementaux, telles que véhiculées dans leur discours critique qui souligne la nécessité de transformer en profondeur les structures économiques et politiques de la société, et les mesures qu'ils ont proposées. Comment peut-on expliquer leur incapacité à proposer des solutions plus radicales, qui reflèteraient les ambitions mises de l'avant dans leur discours ? Nous pouvons penser que ces groupes étaient conscients que des propositions de solutions draconiennes, comme le bannissement complet de l'automobile en ville, ne recevraient guère de soutien au sein de la population, un atout important afin de donner du poids à leurs revendications. Par ailleurs, selon Claire Morissette, du Monde à bicyclette, les groupes environnementaux doivent rester conscients que la réalisation des solutions qu'ils proposent dépend d'une unique condition : un minimum de volonté politique

⁷⁴ Pierre Lenfant, « Un véhicule "propre" », p. 3, *Bulletin SVP no. 1*, octobre 1970; Barbara Albu, « Electric Cars are Feasible », *STOP Press*, vol. 3, no 10, avril 1974, p. 3-4.

⁷⁵ Le militant cycliste André Frayon, par exemple, propose d'installer des rampes mécaniques tractées par un câble afin d'aider les cyclistes qui ne pourraient ou ne voudraient gravir les pentes en vélo, ou encore de mettre sur pied une flottille de mini-bus qui serait conduite par les usagers du transport collectif eux-mêmes. Voir André Frayon, *Journal l'Environnement*, vol. 6, no 1, février 1979, p. 2; André Frayon, « La pollution par l'automobile », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 5, juillet 1979, p. 3.

de la part des villes et gouvernements. C'est donc afin que leurs solutions soient susceptibles d'être adoptées par les décideurs politiques à court ou à moyen terme que la stratégie des associations environnementales repose sur leur faisabilité et leur accessibilité. Dès lors, ces demandes doivent être « raisonnables, faciles à exposer, [rejoindre] beaucoup de gens [et doivent] être axée sur l'alliance des transports »⁷⁶. À titre d'exemple, Morissette oppose le projet du M à B de disséminer plus de 100 000 bicyclettes communautaires gratuites et accessibles à la création de quelques pistes cyclables le long d'axes routiers importants, un projet qui lui semble beaucoup plus envisageable⁷⁷.

De plus, selon Morissette, ces propositions doivent faire l'objet de négociations avec les autorités politiques et les institutions, ce que les groupes environnementaux tentent de faire, et non pas être revendiquées au moyen d'actions et de coups de gueule politiques. La militante cycliste souligne également les avantages de tenir plus fréquemment un discours positif, qui insiste sur les avantages du transport alternatif, plutôt que de se borner à mener des campagnes dénonçant l'automobile, « afin de maintenir un équilibre positif dans le discours »⁷⁸. Conscients que les solutions qu'ils avancent afin de réduire les risques de la pollution automobile dépendent de la volonté des villes et des gouvernements de légiférer afin d'amorcer des changements dans la ville, les groupes environnementaux se sont donc assurés de proposer une série de mesures concrètes, accessibles et réalisables qui ne sont peut-être pas à la hauteur de leurs aspirations, mais qui constitueraient une première étape vers une ville moins polluée.

⁷⁶ Claire Morissette, « Comment mener nos luttes », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3, no 1, février 1978, p. 4.

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ *Ibid.*

6.2 Politiser et se mobiliser face aux risques environnementaux de l'automobile

Comment les groupes environnementaux s'y sont-ils pris afin de promouvoir ces solutions ? Quelles ont été leurs principales stratégies de mobilisation et de politisation des risques environnementaux de l'automobile ? Dans la prochaine section, nous constaterons que celles-ci sont variées. D'une part, comme l'explique Claire Morissette, les militants sont conscients qu'il est préférable d'adapter leurs approches et méthodes selon les objectifs recherchés⁷⁹. D'autre part, leurs stratégies ont certainement évolué au courant de la décennie, de même qu'elles ont différé selon les groupes étudiés. Nous avons identifié trois principales stratégies empruntées par les groupes, toutes basées sur la prise de parole citoyenne et souvent utilisées de manière complémentaire. Il s'agit des pressions externes indirectes, qui prennent souvent la forme d'actions publiques, de la participation aux canaux de la politique formelle et des initiatives citoyennes afin d'élargir le champ politique et de promouvoir la participation des citoyens aux processus décisionnels concernant l'environnement urbain.

Par ailleurs, nous continuons, dans cette partie, de souligner l'influence qu'ont eue d'autres mouvements sociaux qui précèdent ou qui sont contemporains au mouvement environnemental sur les stratégies empruntées par les groupes. Le mouvement pour les droits civils aux États-Unis, par exemple, a contribué à populariser les grandes manifestations et à prouver leur efficacité, tout en se donnant une aura de légitimité aux yeux du public et des médias⁸⁰. Plus encore, tous ces mouvements ont défendu une implication accrue des citoyens dans les gouvernements et dans la société⁸¹. À cet égard, le mouvement américain pour les droits civils fait

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ Douglas Owarm, *Born at the Right Time*, p. 167, p. 216-47.

⁸¹ Theda Skocpol, *Diminished Democracy : From Membership to Management in American Civil Life*, Norman, University of Oklahoma Press, 2003, p. 136-138; James Longhurst, *Citizen Environmentalists*, Meford, Tufts University Press, 2010, p. xvii.

figure de précurseur en ce qu'il a articulé son militantisme à la question de l'engagement citoyen. Il a également prouvé aux mouvements qui l'ont succédé « that organized non-traditional politics was a viable method of social change, capable of bringing about the desired results far faster than traditional methods »⁸². Ce mouvement aurait fourni, selon les historiens James Longhurst et Michael Schudson, un modèle et une inspiration pour un large éventail de nouveaux mouvements sociaux, notamment en ce qui concerne leurs stratégies d'action⁸³. Dès lors, plusieurs organisations de mouvements sociaux ont elles également considéré la prise de parole citoyenne et une meilleure intégration des citoyens aux processus décisionnels comme des moyens de provoquer des transformations dans la société et de politiser différents enjeux de société, tels que la question nationale, la protection du français, les rapports de pouvoirs à la base des relations hommes-femmes, les droits civils et individuels, les droits des communautés ethniques, incluant ceux des Autochtones⁸⁴. Dans le contexte montréalais, cette insistance sur la nécessité d'une plus grande participation démocratique comme moteur de changement social revêt une importance particulière. Considérant le déficit démocratique accusé par l'administration Drapeau, le renforcement de la participation citoyenne devient en effet une des principales revendications des réseaux de militants⁸⁵.

Un autre héritage important des mouvements sociaux ayant côtoyé ou précédé le mouvement environnemental est qu'ils ont pavé la voie aux groupes

⁸² Morris, cité dans Longhurst, *Citizen Environmentalists*, p. xvii.

⁸³ Longhurst, *Citizen Environmentalists*, p. xvii.

⁸⁴ Voir par exemple Ronald Babin et Jean-Guy Vaillancourt, « Le mouvement écologiste et anti-nucléaire face aux gouvernements : le cas du débat public sur l'énergie au Québec et au Canada », dans Jean-Guy Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement. Essais d'écologie sociale*, Montréal, Éditions coopérations Albert-Saint-Martin, 1982, p. 118; Jean-Philippe Warren, *Une douce anarchie. Les années 68 au Québec*, Montréal, Boréal, 2008; Marcel Martel et Martin Pâquet, *Langue et politique au Canada et au Québec : une synthèse historique*, Montréal, Boréal, 2010; Sean Mills, *The Empire Within : Postcolonial Thought and Political Activism in Sixties Montreal*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2010.

⁸⁵ Voir Garneau, *Le Conseil des œuvres de Montréal* et Timothy Lloyd Thomas, *A City with a Difference : The Rise and Fall of the Montreal Citizens' Movement*, Montreal, Véhicule Press, 1997, p. 23.

environnementaux en contribuant à élargir la culture politique. En effet, ces mouvements ont profondément transformé la culture politique à partir des années 1960. Le champ politique n'est alors plus uniquement investi par les responsables politiques qui tentent d'imposer leurs vues sur la société, mais aussi par les différents rapports de force que leur opposent ces citoyens en général et les organisations de mouvements sociaux⁸⁶. Ils ont ainsi créé une « political opportunity structure » plutôt favorable, ou ce que Stéphane Savard désigne comme étant l'ouverture d'une « fenêtre des opportunités »⁸⁷. Centrale à la théorie de la mobilisation des ressources, cette structure est définie par les sociologues des mouvements sociaux Hanspeter Kriesi et Eduardo Canel comme le niveau d'ouverture relative démontré par les systèmes politiques face à l'incorporation des intérêts et revendications de nouveaux groupes et est considérée comme un facteur important dans la réussite – ou l'échec – des processus de mobilisation⁸⁸. L'ouverture graduelle de cette « fenêtre des opportunités » durant la décennie 1970 a ainsi permis aux groupes environnementaux d'investir de plus en plus les canaux de la politique formelle afin de transmettre leurs revendications aux autorités politiques. Toutefois, nous argumentons dans ce chapitre que cette « fenêtre » n'a débouché que sur très peu d'opportunités pour les groupes environnementaux qui ont tenté de mettre sur pied leurs propres mécanismes afin d'être entendus.

⁸⁶ Voir Poirier et Savard, « Le militantisme environnemental au Québec » ; Jérôme Boivin et Stéphane Savard, « Pour une histoire des groupes de pression au Québec : quelques éléments conceptuels et interprétatifs », dans Savard et Boivin, *De la représentation à la manifestation*, p. 31-37.

⁸⁷ Savard, *Hydro-Québec et l'État québécois, 1944-2005*, Québec, Septentrion, 2013, p. 387.

⁸⁸ Hanspeter Kriesi, *New Social Movements in Western Europe. A Comparative Analysis*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1995, p. xiii-xv; Eduardo Canel, « New Social Movement Theory and Resource Mobilization : The Need For Integration », dans W. K. Carroll (dir.), *Organizing Dissent : Contemporary Social Movements in Theory and Practice*, Toronto, Garamond Press, 1992, p. 41.

6.2.1 Pressions externes indirectes et actions publiques

Affichant un militantisme contestataire et revendicateur, les groupes environnementaux ont cherché à investir la scène publique et à faire des pressions externes indirectes sur les gouvernements. Selon Stéphane Savard et Jérôme Boivin, cette stratégie est utilisée par les groupes de pression d'abord dans le but d'attirer l'attention de la population et de mobiliser l'opinion publique en leur faveur pour influencer, ultimement, les responsables politiques⁸⁹. Les méthodes associées à ce type de pressions sont nombreuses : l'organisation de marches, de manifestations et de différentes actions publiques, la circulation de pétitions, l'exploitation de différents médias. Plusieurs rhétoriques sont également mises à profit dans leur discours, comme l'évocation d'un bien commun qui profiterait à tous afin de défendre leurs intérêts particuliers, le recours à l'émotion afin de bouleverser la population et l'argumentation, souvent renforcée par des études et rapports scientifiques, afin d'éduquer et de convaincre⁹⁰. La plupart de ces méthodes identifiées par Boivin et Savard sont également, voire davantage associés aux mouvements sociaux, comme c'est le cas avec les groupes environnementaux, qui aspirent à changer la société par le pouvoir du nombre et l'activisme de ses militants.

Nous avons déjà évoqué plusieurs actions publiques ou rhétoriques employées par les groupes environnementaux qui correspondent à cette description. Rappelons simplement que les activités de la Survival Week, les célébrations du Jour de la Terre et les rallyes cyclistes, les manifestations et les nombreux cyclo-drames du Monde à bicyclette en sont certainement les meilleurs exemples, tout comme le sont la publication de rapports et d'études scientifiques, les conférences, la présence continue de ces groupes dans les médias, leur utilisation de statistiques et de phrases chocs servant à provoquer une prise de conscience, etc. Notons également que ces différents

⁸⁹ Boivin et Savard, « Pour une histoire des groupes de pression au Québec », p. 22.

⁹⁰ *Ibid.*, p. 22-23.

types de pressions externes indirectes déployés par les groupes environnementaux afin d'influencer les autorités politiques ont perduré pendant toute la décennie et qu'ils ont été utilisés en complémentarité avec d'autres types de mobilisation.

6.2.2 Participation aux canaux politiques formels

Malgré leurs critiques parfois sévères des gouvernements, les groupes écologistes ont également misé, au courant de la décennie 1970, sur la collaboration avec les autorités politiques afin de politiser les risques environnementaux de l'automobile et dans l'espoir de voir des changements se réaliser, comme l'implantation de pistes cyclables⁹¹. Ils tentent ainsi de prendre part aux réflexions entourant les projets et enjeux environnementaux et d'influencer les décideurs politiques en faisant du lobbying à l'intérieur des canaux politiques formels. Ce type de stratégie des groupes environnementaux peut être divisée en deux catégories : ils ont d'abord tenté d'influencer et même de s'allier avec les partis d'opposition afin que leurs points de vue soient représentés au sein des instances politiques. Ensuite, ils ont également participé aux mécanismes mis en place par les gouvernements afin d'exposer leurs revendications, notamment par le biais de mémoires déposés lors de différentes commissions parlementaires.

Collaborer avec l'opposition

Contrairement aux groupes verts en Europe, les groupes environnementaux au Québec ont très peu cherché à briguer le pouvoir ou à prendre la tête d'un parti politique, quel que soit le niveau de gouvernement⁹². Cela dit, comme on le remarque ailleurs en Occident, ils ont collaboré avec certains partis politiques, généralement ceux dans l'opposition et d'allégeance sociale-démocrate ou populaire, qui

⁹¹ « Le droit de circuler », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 4, juin 1977, p. 3,5; Claire Morissette, « Comment mener nos luttes », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3, no 1, février 1978, p. 4.

⁹² Voir par exemple Brendan Prendiville, *L'écologie, la politique autrement? Culture, sociologie et histoire des écologistes*, Paris, L'Harmattan, 1993.

constituent pour eux un véhicule afin que leurs préoccupations soient représentées au sein de la politique formelle⁹³. Dès lors, le soutien de ces partis – variable selon les situations et les différentes formations politiques – a constitué un moyen afin de politiser les risques environnementaux de l'automobile dans les instances gouvernementales.

À cet égard, même si les groupes environnementaux ont collaboré à certains moments avec le Parti québécois au provincial⁹⁴, c'est surtout sur la scène municipale qu'une collaboration avec un parti d'opposition, le Rassemblement des citoyens (RCM), prend forme quant aux risques environnementaux de l'automobile. Fondé en 1974 pour s'opposer au Parti civique du maire Drapeau, le RCM présente, comme l'écrit Timothy Lloyd Thomas, la plupart des caractéristiques que l'on retrouve chez les partis sociaux-démocrates de gauche, en ce qu'il se montre réformiste. Il souhaite ainsi démocratiser l'administration municipale sans se montrer trop radical dans son approche. À cet égard, il se distingue du FRAP, un mouvement populaire d'opposition formé dans le but de défaire Drapeau en 1970 et qui présente des positions ouvertement socialistes et marxistes⁹⁵.

Malgré sa position plus nuancée, le RCM reçoit rapidement, en réponse à l'intransigeance de l'administration Drapeau et à son refus de s'ouvrir aux demandes citoyennes, un important soutien électoral de militants locaux, communautaires et de ceux rattachés à différents mouvements sociaux. C'est également dans ces milieux qu'il recrute ses candidats, permettant ainsi « the co-existence of electoral opportunists alongside ideologically driven social activists within the same political

⁹³ Brian Ladd, *Autophobia : Love and Hate in the Automotive Age*, Chicago, Chicago University Press, 2008, p. 149.

⁹⁴ Dans le prochain chapitre, nous verrons notamment comment les députés montréalais du Parti québécois se sont impliqués au sein du Front commun contre l'autoroute est-ouest et comment ils ont soutenu ce Front à l'Assemblée nationale.

⁹⁵ Thomas, *A City with a Difference*, p. 27.

structure »⁹⁶. Puisque le parti devient le lieu de rassemblement de tous les opposants au régime de Drapeau, son membership présente conséquemment une composition hétérogène. Il rassemble ainsi des sympathisants d'autres partis d'opposition des scènes provinciale et fédérale, comme le Parti québécois et le Nouveau parti démocratique, des intellectuels anglophones impliqués dans leur communauté, des membres des principaux syndicats montréalais, etc⁹⁷. Tout comme les partis de gauche en Europe, le programme que le RCM présente et les politiques qu'il propose sont principalement orientés vers des enjeux sociaux, environnementaux et démocratiques, comme la réduction de la pollution, la conservation de l'énergie et des espaces verts, l'amélioration du transport public et des pistes cyclables, le renforcement de la participation démocratique dans les quartiers, la défense des citoyens désavantagés et des droits des femmes, la consolidation de l'économie locale, etc⁹⁸. À la surprise générale, le RCM remporte environ un tiers des sièges du conseil municipal lors de l'élection de 1974⁹⁹.

Considérant sa base formée de militants de mouvements sociaux et son programme qui porte un intérêt particulier à l'environnement, il n'est pas étonnant d'apprendre que les groupes environnementaux ont considéré le RCM comme un allié important et qu'ils ont rapidement cherché à y faire du lobbying pour leur cause. C'est particulièrement le cas du Monde à bicyclette qui, rapidement après sa fondation, travaille de concert avec le RCM et joint même la formation dans le cas de certains membres, afin que ce parti intègre à son programme les revendications du groupe. Plusieurs propositions sont ainsi introduites par les militants cyclistes du RCM, dont Harry Rappaport, Alain Vadnais et Robert Silverman et sont presque toutes adoptées, à l'exception d'une proposition qui recommandait à la Ville de Montréal de se

⁹⁶ *Ibid.*, p. 14.

⁹⁷ *Ibid.*, p. 23-27.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 30.

⁹⁹ *Ibid.*, p. 29.

pourvoir de 50 000 bicyclettes afin d'établir un système de vélo libre-usage¹⁰⁰. À la suite de l'adoption de ces propositions, le programme du RCM propose donc la diminution progressive du nombre d'automobiles dans le centre-ville, l'installation de stationnements pour bicyclettes et l'aménagement de pistes cyclables et de véloroutes¹⁰¹. Par ailleurs, le RCM défend également la cause cycliste à l'Hôtel de Ville. Il y présente ainsi des avis de motion visant à incorporer la bicyclette dans le réseau de transport public et, même si ces avis ne connaissent pas de suite, continue de talonner les autorités municipales en posant « d'embarrassantes questions sur l'état du dossier cycliste »¹⁰².

Plus qu'un moyen afin de porter leurs revendications cyclistes concrètes au sein de la politique formelle, le RCM représente également pour le M&B un véhicule important permettant de faire avancer sa lutte contre les conséquences environnementales de l'automobile, de même que de favoriser l'avènement d'une plus grande démocratie à Montréal. « Le régime de Drapeau », plaide Silverman, « en se riant des droits des cyclistes, en confondant le transport public à un autre projet de grandeur, en niant systématiquement les droits les plus élémentaires de la population à une juste représentativité, a été plus que criminel [...]. Ceux-ci [Drapeau et le parti civique] croient que tout doit être fait pour promouvoir l'automobile »¹⁰³. En votant pour la seule opposition officielle à l'hôtel de ville à l'élection de 1978, cela permettrait ainsi, du moins pour Silverman, de voter pour l'idée d'un monde à bicyclette, tout en démontrant qu'ils ne faisaient pas que pédaler et qu'ils n'étaient pas « des sportifs politiquement arriérés ». C'est pourquoi il suggère que le RCM reçoive les votes

¹⁰⁰ *Bulletin le Monde à bicyclette*, no 1, 1976.

¹⁰¹ *Ibid.*; Bob Silverman, « Debout, cyclistes! », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3, no 4, automne 1978, p. 17.

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ *Ibid.*

cyclistes et que le M à B mette de l'énergie afin d'aider ce parti d'opposition, notamment en placardant ses affiches sur ses portes¹⁰⁴.

Le RCM se montre également disposé à soutenir les groupes environnementaux dans d'autres dossiers où l'automobile est une préoccupation centrale. Comme nous avons vu plus haut dans ce chapitre, par exemple, le comité environnement et énergie du RCM fait partie du front commun chargé de réclamer le maintien d'un projet de règlement de la CUM visant à assainir l'atmosphère en 1977 et y propose, aux côtés de la SVP, STOP, de Monde à bicyclette et de Sauvons Montréal, l'ajout d'amendements à l'égard de la pollution automobile¹⁰⁵. Le RCM participe également à différentes actions publiques organisées par ces militants. En 1977, il se joint, avec le M à B et Sauvons Montréal, à un groupe de résidents de la rue Jeanne-Mance qui bloquent la rue aux automobiles afin de dénoncer les conséquences du haut niveau de circulation et de réclamer un contrôle plus strict des automobiles dans les quartiers résidentiels¹⁰⁶.

Le soutien initial de ce parti d'opposition aux causes environnementales n'est toutefois pas sans limites, pas plus qu'il n'est resté intact dans l'histoire du parti. Comme le rapporte Thomas dans son livre sur l'histoire de la formation, plusieurs commentateurs ou acteurs sociaux de l'époque, dont l'éditeur associé du *Montreal Star* Terence Moore, considèrent que :

the MCM had moved too far away from the broad coalition of interests and citizen's groups (movement constituencies) which has provided original momentum and popularity [...] during the 1976-1978 period, the MCM had alienated a considerable portion of its following through its preoccupation

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ Karl H. Raab, « La CUM et la qualité de l'air », *Sauvons Montréal/STOP Press*, octobre 1977, p. 9; « Rapports sur les effets malsains de la pollution de l'air », *Journal l'Environnement*, vol. 4, no 6, décembre 1977, p. 6.

¹⁰⁶ « Die-in le 3 juin: les résidents bloquent la rue Jeanne-Mance aux autos ! », *Pour une ville nouvelle*, no 6, juillet 1977, p. 4.

with all-encompassing ideological consistency at the expense of the often unrelated, specific causes espoused by the city's many diverse groups and organizations¹⁰⁷.

Cette aliénation des groupes environnementaux est confirmée par le militant Dimitri Roussopoulos qui déplore le fait que le RCM ait ignoré un appel à mobilisation du Monde à bicyclette afin de protester devant le Salon de l'auto, tout comme il n'a pas apporté son soutien à d'autres campagnes de Sauvons Montréal. Roussopoulos conclut que finalement, le RCM ne semble pas si différent des autres formations politiques : « in spite of the fact that many activists in these and other such organisations are members of the MCM it obviously gives them the impression of a political party in the narrow sense and not also a movement where social action can be organised »¹⁰⁸. Cet éloignement vis-à-vis des préoccupations des militants et des mouvements qui formaient sa base, combiné à d'importantes divisions au sein du parti, coûte cher au RCM lors des élections de 1978, alors qu'il ne réussit à faire élire qu'un seul candidat et qu'il se classe troisième dans la plupart des circonscriptions¹⁰⁹. L'article de Daniel Ross sur les premières années du Monde à bicyclette confirme que ce manque d'implication du RCM envers les causes des groupes environnementaux s'est traduit, du moins chez les cyclistes, en une méfiance envers le parti politique. Ainsi, devant l'échec du RCM à enregistrer des gains concernant les revendications cyclistes à l'hôtel de ville, le M&B s'éloigne de plus en plus de l'arène de la politique formelle et trouve dans les cyclo-drames un moyen à la fois plus créatif et plus efficace afin de faire passer son message¹¹⁰.

Si le travail de lobby et la collaboration avec les partis d'opposition n'étaient pas sans impact, ces moyens d'action ont donc rencontré d'importantes limites. Lorsqu'ils en

¹⁰⁷ Thomas, *A City with a Difference*, p. 68.

¹⁰⁸ Dimitrios Roussopoulos, « Beyond Reformism : The Ambiguity of the Urban Question », *Our Generation*, vol. 11, no 2 (hiver 1976), p. 7, cité dans Thomas, *A City with a Difference*, p. 69.

¹⁰⁹ Thomas, *A City with a Difference*, p. 69.

¹¹⁰ Daniel Ross, « 'Vive la vélorution !' : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980 », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (hiver 2015), p. 104.

avaient l'occasion, les groupes environnementaux ont choisi de ne pas passer par cet intermédiaire et d'investir eux-mêmes les canaux formels de la politique afin de politiser ces risques.

Commissions parlementaires et consultations publiques

Au courant de la décennie 1970, les décideurs politiques québécois mettent sur pied des mécanismes de consultation visant à permettre à de plus en plus de citoyens de s'exprimer sur différents enjeux qui les concernent¹¹¹. En 1972, le gouvernement libéral de Robert Bourassa crée la mouture contemporaine des commissions parlementaires permanentes, composées de députés qui « surveillent, débattent et parfois même critiquent les crédits alloués aux ministères, les lois importantes de l'Assemblée nationale, les projets, orientations ou encore prévisions des sociétés d'État, etc. »¹¹². Dans certains cas, ces commissions parlementaires sont à l'origine de consultations publiques touchant plus spécifiquement à des projets ou lois et se montrent en ces occasions ouvertes à recevoir des mémoires de différents citoyens, groupes ou experts, dans lesquels ces derniers sont invités à exprimer leurs position et point de vue¹¹³. Ces commissions d'enquête et audiences publiques constituent, d'une certaine manière, une première forme de consultation publique sur l'environnement¹¹⁴.

En effet, à quelques reprises, les groupes environnementaux ont l'occasion d'exercer officiellement leur droit de parole citoyenne et rédigent des mémoires dans le cadre de ces commissions parlementaires, ce qui leur permet de transmettre directement

¹¹¹ Savard, « Les groupes verts et la question de l'énergie au Québec », dans Savard et Boivin, *De la représentation à la manifestation*, p. 107 ; Christian Blais, « Histoire des institutions politiques et parlementaires du Québec », dans Michel Bonsaint (dir.), *La procédure parlementaire du Québec*. 3^e édition, Québec, Assemblée nationale du Québec, 2012, p. 44.

¹¹² Savard, « Les groupes verts et la question de l'énergie au Québec », p. 107.

¹¹³ Savard, « Les groupes verts et la question de l'énergie au Québec », p. 107-108.

¹¹⁴ Yves Hébert, *Une histoire de l'écologie au Québec : les regards sur la nature des origines à nos jours*, Montréal, les Éditions GID, 2006, p. 434.

leurs critiques concernant l'impact environnemental de l'automobile aux autorités politiques¹¹⁵. En 1976, par exemple, Sauvons Montréal se fait inviter par Aimé Desautels, alors directeur du Service de planification de la CUM, à déposer un mémoire au Comité des transports de la région de Montréal, créé à l'instigation du ministre provincial des Transports¹¹⁶. La Fédération québécoise du cyclotourisme, de son côté, dépose un mémoire à la ville de Montréal portant sur le plein air et le vélo en ville en novembre 1977¹¹⁷ et prépare un mémoire visant à être présenté au ministre Claude Charron dans le cadre de sa consultation sur le Livre vert des loisirs au Québec l'année suivante¹¹⁸. De manière générale, les propositions que contiennent ces mémoires réitèrent le nouveau paradigme urbain que tentent de promouvoir les groupes environnementaux, tel que développé en début de chapitre.

Le Monde à bicyclette, s'il se montre par moments moins enclin à participer aux canaux formels de la politique pour préférer des actions d'éclat comme les cyclo-drames¹¹⁹, exerce également cette prise de parole citoyenne officielle devant les autorités à quelques occasions. En février 1977, par exemple, il participe aux audiences publiques tenues dans le cadre de la commission parlementaire sur l'énergie, une participation rendue possible grâce à Sauvons Montréal¹²⁰. Il y dépose alors un mémoire qui lui permet également d'articuler son discours anti-automobile à la question de la crise de l'énergie qui est à l'origine de cette commission¹²¹. Le mémoire aborde par ailleurs la liste de différents moyens afin de « rompre avec cette

¹¹⁵ Dans son ouvrage, Yves Hébert affirme lui également que les « commissions d'enquête ont constitué d'une certaine manière les premières formes de consultation publique sur l'environnement et la conservation ». Voir Hébert, *Une histoire de l'écologie au Québec*, p. 434.

¹¹⁶ Pierre M. Chaussée, « Sauvons Montréal au Comité des Transports », SOS Montréal, mai 1977, p. 17.

¹¹⁷ « Plein air en ville... », *Cyclo-nouvelles*, vol. 5, no 8, novembre 1977, p. 1.

¹¹⁸ « Notre réponse », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 6, no 1, mars 1978, p. 3-4.

¹¹⁹ Ross, « 'Vive la vélorution !' », p. 104.

¹²⁰ Sur cette commission, voir notamment Savard, « Les groupes verts et la question de l'énergie au Québec ».

¹²¹ Claire Morissette, « Audiences publiques sur l'énergie », *Bulletin du Monde à Bicyclette*, no 5, mai 1977, p. 7-8.

complicité d'État [...] pour enfin établir des contrôles, des mesures dissuasives sur son utilisation [celle de l'automobile] »¹²². Le M&B reprend un discours similaire dans un mémoire différent qu'il adresse à la Commission canadienne sur le transport à l'été 1977, dans lequel il dénonce la réduction radicale de services par trains pour la population au profit de subventions massives accordées à l'automobile et aux infrastructures qui lui sont consacrées, ainsi que les conséquences environnementales, énergétiques et humaines de cette politique¹²³. Comme nous l'avons déjà mentionné, le groupe STOP a lui aussi l'occasion d'aborder les risques environnementaux de l'automobile dans un mémoire qu'il remet à la Commission parlementaire au sujet du projet de loi 69 en vue de modifier la Loi de la qualité de l'environnement en septembre 1978¹²⁴. En 1980, dans un mémoire déposé auprès du gouvernement provincial en vue de l'amendement de la Loi de la CUM, le groupe recommande également d'autres mesures afin de diminuer la nécessité d'acquérir une voiture en ville, notamment l'amélioration du système de transport en commun afin que son offre soit plus complète et souple¹²⁵.

En exprimant leurs inquiétudes à l'égard des risques environnementaux de l'automobile dans les mémoires qu'ils présentent dans le cadre de consultations publiques, les groupes environnementaux participent ainsi à faire entrer ces préoccupations dans le champ politique. Or, malgré ces quelques exceptions que nous venons de citer, les mécanismes mis sur pied par le gouvernement ont somme toute représenté peu d'opportunités pour les groupes environnementaux. Ceci s'explique en partie par le fait qu'avant la création du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement vers la fin de la période étudiée dans cette thèse, soit en 1978, aucun

¹²² Claire Morissette, « Audiences publiques sur l'énergie », *Bulletin du Monde à Bicyclette*, no 5, mai 1977, p. 7-8.

¹²³ Robert Silverman, « Le M&B devant la Commission des transports. Nos chemins de fer: le chemin de la ruine », *Pour une ville nouvelle*, no 6, juillet 1977, p. 6,11.

¹²⁴ « Évaluation des impacts sur l'environnement », *SOS Montréal/STOP Press*, novembre 1978, p. 14.

¹²⁵ « Stop sur la réforme de la CUM: L'administration doit être plus ouverte », *SOS Montréal/STOP Press*, vol. 5, no 4, hiver 1980, p. 4-5.

mécanisme de participation ne permet aux citoyens de s'exprimer au sujet de l'environnement. Les enjeux environnementaux ne sont donc abordés dans le cadre de ces canaux formels que si les autorités politiques le souhaitent, ce qui arrive rarement durant la période étudiée. La participation des groupes environnementaux à des mécanismes démocratiques mis en place par les gouvernements débouche donc rapidement sur une critique des trop grandes limites qui balisent et restreignent leur prise de parole citoyenne quant à l'environnement. Ces limites sont également relevées par Stéphane Savard, qui souligne que les audiences et consultations publiques permettent surtout aux autorités politiques qui les mettent en place « d'exercer un certain contrôle sur le processus de prise de parole citoyenne en balisant cette dernière à l'aide d'un certain protocole et de règles particulières »¹²⁶.

En 1971, la SVP qualifie ainsi les audiences publiques de la Régie des eaux sur le traitement des eaux sur l'île de Montréal de « simulacre de consultation démocratique », puisqu'elles n'étaient pas publiées et n'étaient ni ouvertes aux journalistes ni aux groupes antipollution¹²⁷. L'année suivante, l'association n'a guère une meilleure opinion à propos des audiences publiques tenues afin de sonder l'opinion sur la participation du Canada à la conférence de Stockholm. Si le mémoire qu'elle y dépose lui permet de critiquer la direction que souhaite prendre les représentants du Canada à Stockholm, qui prônent une « technocratie colonialiste » selon la SVP, il lui permet surtout de souligner les limites de ces audiences, qui sont « tardives, précipitées et inutiles »¹²⁸.

La situation ne s'améliore guère au courant de la décennie selon les groupes environnementaux, alors qu'aucune de leurs suggestions concernant une participation accrue des citoyens n'est prise en considération par les gouvernements. Ainsi, au

¹²⁶ Savard, « Les groupes verts et la question de l'énergie au Québec », p. 107.

¹²⁷ Hélène Lajambe, « éditorial », *Bulletin de liaison SVP*, avril 1971.

¹²⁸ Hélène Lajambe, « Sommaire du mémoire présenté à l'audience publique du 21 avril 1972 sur la participation du Canada à la Conférence de Stockholm », *Bulletin de liaison SVP*, avril 1972.

moment de l'adoption de la Loi sur la qualité de l'environnement en 1972, qui devait déterminer une véritable politique environnementale pour les années subséquentes, la SVP fait parvenir au ministre Goldbloom, dans un mémoire qui lui est adressé, son refus de la considérer comme un outil efficace en matière de protection de l'environnement au Québec. Les raisons que l'association invoque sont notamment que « les mécanismes de consultation et de participation de la population sont dérisoires [...] et nettement rétrogrades ». La SVP explique son propos en critiquant principalement le nouveau Conseil consultatif de l'environnement créé par la loi et présenté comme un mécanisme de consultation :

- Il n'existe qu'un seul organisme d'étude et de consultation pour toute la province, le Conseil Consultatif de l'environnement. Il ne comprend que onze personnes et n'a pas ce statut précis.
- Son rôle n'est pas de susciter principalement la participation de la population, à la définition de ses propres besoins, mais de donner son avis sur toute question que le ministre lui soumet.
- Ses membres sont tous nommés par le Lieutenant-Gouverneur en Conseil qui, lui, n'est même pas astreint à consulter les groupes socio-économiques les plus représentatifs.
- Il ne communique qu'avec le ministre et ne répond qu'à lui, alors que tout le Conseil régional de la santé et des services sociaux doit tenir, une fois l'an, une séance publique d'information et répondre alors aux questions qui lui sont adressées¹²⁹.

Par ailleurs, si la prise de parole citoyenne concernant l'environnement au niveau provincial est limitée à plusieurs égards, les mécanismes mis en place par les gouvernements municipaux et fédéraux sont encore plus rares, voire inexistants. Au municipal, notamment, l'administration intransigeante du maire Jean Drapeau offre très peu d'opportunités aux citoyens afin de participer aux processus décisionnels, qu'il s'agisse d'environnement ou non. L'étude de cas entourant la controverse sur la construction de l'autoroute est-ouest en 1970-1971 présentée dans le prochain chapitre nous offrira l'opportunité de détailler un peu mieux ce contexte. Pour le

¹²⁹ « Le point de vue de la SVP sur la Loi 34 », *Bulletin de liaison SVP*, février 1973, p. 4.

présent chapitre, soulignons néanmoins qu'aucune tentative d'inclure les citoyens dans l'élaboration de politiques publiques quant à l'environnement urbain n'a émané des autorités municipales durant la décennie 1970. En effet, en 1980, STOP fait partie des 18 intervenants qui se voient confier la préparation d'un mémoire qui devait être remis au gouvernement provincial en vue de l'amendement de la Loi de la Communauté urbaine de Montréal. Dans les pages de son mémoire, le groupe fait référence à un précédent mémoire qu'il avait déposé en 1973 dans le cadre de la Commission d'études du schéma d'aménagement de la CUM. « Malheureusement » affirme rétrospectivement la STOP en 1980, « ce fut en dix ans la seule et unique occasion offerte au public de rencontrer les membres du Conseil de la CUM afin de leur présenter leurs vues sur la qualité de l'environnement en milieu urbain »¹³⁰. Profitant de cette rare tribune, l'association insiste sur l'importance que représente l'inclusion des citoyens dans l'aménagement et l'environnement de la ville :

L'occasion qui s'offre à nous aujourd'hui d'étudier les structures et la répartition des pouvoirs au sein de la CUM ne devrait pas être un événement unique se produisant une fois tous les dix ans. On devrait aller plus loin encore et y inclure des discussions ouvertes au public en ce qui concerne les réformes proposées et le mérite des mémoires soumis. À l'avenir il faudrait également adopter une forme de discussion plus démocratique. Il y a deux façons principales de faire participer le public aux prises de décisions; elles sont en vigueur dans nombre de villes au Canada et municipalités du Québec:

1. Création de Commissions permanentes au sein du Conseil;
2. Publication d'avis publics, tenue d'audiences et referenda.

STOP recommande de faire amender la Loi de la Communauté urbaine de Montréal afin de prévoir la création de commissions permanentes qui recevraient les représentations du public. Nous suggérons ainsi la mise sur pied de:

- Commission permanente sur l'assainissement de l'air;
- des eaux;
- sur la planification.

¹³⁰ « Stop sur la réforme de la CUM: L'administration doit être plus ouverte », *SOS Montréal/STOP Press*, vol. 5, no 4, hiver 1980, p. 4-5.

De plus, STOP recommande de faire modifier la Loi de la CUM afin que les individus qui habitent sur le territoire de la CUM aient le droit de regard sur les changements des lois et règlements qui pourraient les affecter tout comme les autres Québécois qui peuvent se prévaloir de la Loi sur les Cités et Villes. [...]

Les citoyens devraient avoir le droit de juger par eux-mêmes les changements affectant la qualité de leur environnement, la provenance de la contamination et le degré d'efficacité des mesures de contrôle. Le ministère de l'Environnement du Québec nous garantit l'accès à l'information selon l'article 118d de la Loi sur la qualité de l'environnement¹³¹.

En l'espace de dix ans, les deux seules occasions où STOP a été formellement invitée à se prononcer sur l'environnement montréalais sont donc issues de mécanismes politiques provinciaux.

Le gouvernement fédéral n'offre pas, lui non plus, de très grandes opportunités afin d'inclure les citoyens dans l'élaboration de politiques concernant l'environnement. L'absence de mécanismes à ce palier est toutefois à remettre dans le contexte du rôle que souhaite assumer le fédéral dans la gestion de l'environnement, soit celui de coordonner les efforts nationaux concernant le contrôle de la pollution, comme nous l'avons démontré au deuxième chapitre de cette thèse¹³². Soulignons néanmoins le fossé qui sépare cette position du fédéral avec celle du gouvernement central telle que définie par les amendements de 1967 et de 1970 de l'*Air Quality Act* aux États-Unis, qui prévoyait et même encourageait l'implication citoyenne¹³³.

Les mécanismes mis en place pour les gouvernements visant à favoriser la participation des citoyens sont ainsi soit très limités, soit inexistants. L'examen des mécanismes prévus par le gouvernement provincial peut certes révéler une certaine

¹³¹ *Ibid.*

¹³² Sur ce rôle, voir aussi Kathryn Harrison, *Passing the Buck: Federalism and Canadian Environmental Policy*, Vancouver, UBC Press, 1996, p. 70-71.

¹³³ Longhurst, *Citizen Environmentalists*, p. 18-20.

disposition du gouvernement à prendre en considération l'opinion de la population, mais ne permet aucunement de conclure qu'ils ont permis aux groupes environnementaux d'influencer ou d'orienter les décisions et projets de l'État québécois en regard d'un plus grand contrôle des risques environnementaux de l'automobile. Ils ont ainsi profité d'une « political opportunity structure » de plus en plus favorable durant les années 1970 afin de critiquer les limites l'absence de mécanismes démocratiques et ont cherché à amplifier l'ouverture de cette « fenêtre des possibilités ».

6.2.3 Élargir le champ politique : démocratie participative et initiatives citoyennes

Comme la dernière partie le démontre, les groupes environnementaux ont, dès le début des années 1970, focalisé sur l'importance d'une plus grande implication des citoyens au sein des processus décisionnels des gouvernements. Ils rejettent ainsi la conception trop étroite des droits citoyens sous-tendant la démocratie représentative, basée sur une participation limitée au contexte électoral et à la partisanerie, pour revendiquer l'instauration d'une véritable démocratie participative, ou du moins de mécanismes de participation qui établiraient le droit des citoyens de prendre part aux décisions concernant l'environnement.

Cet intérêt pour la prise de parole citoyenne de la part des groupes environnementaux découle de leur conviction que la racine des problèmes qu'ils cherchent à résoudre n'est pas de nature environnementale, mais plutôt institutionnelle. Selon eux, c'est le système politique qui freine la mise en place de réelles solutions aux problèmes environnementaux, pour des raisons tout aussi économiques que politiques. Dès lors, la participation accrue des citoyens aux différentes étapes de l'élaboration de politiques publiques en matière d'environnement et d'aménagement de l'espace urbain devait permettre à ces derniers de remettre en question la définition unilatérale des rapports à la nature imposée par les gouvernements et leurs experts. Ce faisant, on

pourrait s'assurer d'une prise en compte des intérêts, des besoins et du savoir des citoyens, et non uniquement des intérêts politiques ou économiques prisés par les technocrates et gouvernements : « [...] seule la population est en mesure d'exprimer ses problèmes, ses besoins et ses exigences. Des mécanismes doivent donc être établis pour permettre à la population de se faire entendre des organismes gouvernementaux et des technocrates qui exercent sur le gouvernement une influence disproportionnée pour leur nombre »¹³⁴. Ainsi, plus qu'un moyen de politiser et de contrôler les risques environnementaux de l'automobile, il s'agit en fait de la principale solution pour réduire ces risques, car les mécanismes de participation citoyenne leur donneraient une tribune afin de promouvoir leur vision d'un paradigme urbain loin du tout-à-l'automobile¹³⁵.

La prise de parole citoyenne et la démocratie participative ne sont pas seulement considérées par les associations environnementales comme des moyens afin de remettre en question la définition unilatérale des rapports à la nature et de participer aux décisions qui affectent leur environnement. Elles représentent également une de leurs aspirations globales, un objectif en soi qui dépasse de loin les risques environnementaux de l'automobile, cet objectif étant la démocratisation des rapports à l'environnement, voire la démocratisation de la société en elle-même¹³⁶. En effet, en tentant d'influencer les décisions des gouvernements en fonction de leurs intérêts,

¹³⁴ « Au sujet de la Conférence du 19 octobre 1970 », *Bulletin de liaison SVP*, décembre 1970.

¹³⁵ Au Québec, les sociologues Jean-Guy Vaillancourt et Ronald Babin ont observé le même phénomène dans le contexte de la lutte anti-nucléaire, qui s'est politisée et a évolué sur le plan idéologique en revendiquant l'élargissement du champ politique afin de susciter une participation plus considérable et directe de la population et de lui donner une nouvelle capacité d'agir. L'historien américain James Longhurst fait également une constatation similaire dans son ouvrage portant sur un groupe militant contre la pollution à Pittsburgh, en affirmant que ces environnementalistes se considéraient d'abord comme des citoyens et qu'à ce titre, ils réclamaient une voix dans le discours public et le droit de participer démocratiquement aux décisions les affectant. Ronald Babin et Jean-Guy Vaillancourt, « Le mouvement écologiste et anti-nucléaire face aux gouvernements : le cas du débat public sur l'énergie au Québec et au Canada », dans Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 118; Longhurst, *Citizen Environmentalists*, p. 5-6.

¹³⁶ Stéphane Frioux et Vincent Lemire (dir.), dossier « L'invention politique de l'environnement », *Vingtième-Siècle. Revue d'histoire*, 2012/1, n°113, p. 3-210.

valeurs et représentations, ils considèrent participer à l'édification collective d'un bien commun, à la réalisation d'idéaux et de valeurs d'égalité, de communauté et de démocratie profitant à tous ainsi qu'à l'édification d'une société et d'un Montréal « plus accueillant et plus humain »¹³⁷.

Comment les groupes environnementaux se sont-ils mobilisés concrètement afin de réclamer une plus grande participation citoyenne et une démocratie participative ? Il est clair, comme nous l'avons vu, que l'utilisation des canaux formels de la politique ne suffit pas pour les groupes environnementaux. Ils tentent donc d'élargir le champ politique en mettant sur pied leurs propres mécanismes, notamment des commissions d'enquête et des audiences publiques « citoyennes ». Ces initiatives visent principalement trois objectifs : d'abord, provoquer la tenue d'un débat public retransmis dans les médias, prouver la pertinence et la faisabilité de mécanismes permanents de consultation citoyenne et finalement, faire pression sur les autorités politiques. Nous avons recensé deux initiatives citoyennes allant en ce sens et qui abordent directement les conséquences environnementales de l'automobile.

Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest

La première de ces initiatives citoyennes est la Commission d'audiences publiques populaires lancée dans la foulée de la controverse sur la construction de l'autoroute est-ouest en 1971. Nous aborderons ce sujet en détail au prochain chapitre. Mentionnons simplement que cette Commission est organisée à l'instigation du *Montreal Council of Social Agencies* et du Conseil de développement social du Montréal métropolitain afin de s'opposer au projet d'autoroute, ou du moins de forcer la tenue d'un débat public sur cette autoroute. Ces audiences visent ainsi à établir un dialogue social en offrant aux citoyens et aux différents gouvernements concernés l'occasion de présenter clairement leur position. Les commissaires s'engagent quant à

¹³⁷ « SOS Montréal: des horizons nouveaux », *SOS Montréal/STOP Press*, octobre 1977, p. 4.

eux à fournir leurs recommandations principales dans un rapport final. Malgré le sérieux de la démarche, les demandes des citoyens et des associations environnementales pour une plus grande inclusion des citoyens dans les processus décisionnels concernant leur environnement ne sont pas entendues.

Il faut rappeler encore une fois que l'administration Drapeau était particulièrement réticente à autoriser toute forme de participation citoyenne, notamment dans la planification du centre-ville. Au milieu des années 1970, Montréal est l'une des seules grandes villes nord-américaines qui ne possède pas de groupe consultatif non politique chargé de se prononcer sur la planification municipale¹³⁸. Les autorités de la Ville qui, selon Sauvons Montréal, « commencent à peine à admettre que la participation du public pourrait amener du nouveau dans les quartiers résidentiels », déclarent que « cela ne tient pas quand il s'agit du centre-ville », une position qu'ils justifient en affirmant « qu'outre les spéculateurs personne n'a ni l'intérêt ni les connaissances suffisantes pour s'impliquer dans la planification du centre-ville »¹³⁹. Comme l'affirme Yvon Lamarre, vice-président du Comité exécutif de Montréal, « comment peut-on demander au monde ordinaire si Eaton est bien situé ? De toute façon personne ne le sait »¹⁴⁰.

Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal

Ainsi, lorsque Drapeau consent à doter Montréal d'un plan d'urbanisme en 1976, une demande formulée par Sauvons Montréal dès sa fondation en 1973, il refuse d'ouvrir ce processus au public. Selon Sauvons Montréal, il est inacceptable que l'aménagement de Montréal soit « confié à des fonctionnaires qui travaillent en vase clos, sans consulter la population, et qui préparent souvent des plans ne répondant pas

¹³⁸ Voir Pierre Filion, « The Neighbourhood Improvement Plan : Montreal and Toronto : Contrasts between a Participatory Approach to Urban Policy Making », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 17, no 1 (1988), p. 16-28.

¹³⁹ La Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, Montréal, Sauvons Montréal, 1976, p. 1/1.

¹⁴⁰ *Ibid.*

aux problèmes »¹⁴¹. Devant le refus de la Ville de permettre au public de participer à l'aménagement de leur ville, et afin d'éviter que les citoyens des quartiers centraux soient ignorés dans cette démarche, Sauvons Montréal décide d'organiser la Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal¹⁴². Les groupes et les individus intéressés dans ce projet sont invités à rédiger un mémoire et à le présenter dans le cadre d'audiences publiques prenant place à la St. James United Church durant la journée du 29 mai 1976. Le public est quant à lui invité « to drop in and see how this city could work »¹⁴³. Dès le départ, Sauvons Montréal et les commissaires responsables de la Commission s'engagent à transmettre « de manière juste et impartiale » les grandes conclusions des audiences aux gouvernements, aux médias ainsi qu'au public en général, tout en se gardant le privilège d'ajouter leurs propres commentaires sur les questions débattues¹⁴⁴.

En misant sur la collaboration entre différents réseaux locaux de militants, la Commission des citoyens reflète grandement la nature de Sauvons Montréal qui est, comme nous l'avons vu au chapitre 4, une organisation parapluie formée de groupes communautaires, environnementaux et de préservation ainsi que de plusieurs professionnels. Parmi les participants qui déposent des mémoires à la Commission, on compte ainsi des groupes citoyens et environnementaux, notamment l'Association Espaces Verts, le Monde à bicyclette, STOP, la SVP, Côte St. Luc Housing Cooperative, the Women's Information and Referral Center, le Milton-Park Citizens' Committee, le Centre portugais de référence, la Coalition des citoyens de St-Louis, etc. La collaboration entre ces groupes s'étend également à plusieurs professionnels et intellectuels côtoyant la scène communautaire, dont Fred H. Knelman, que nous

¹⁴¹ « Le projet de Sauvons Montréal : bâtir un véritable plan d'aménagement », *La Presse*, 31 mai 1976. Reproduit dans La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, p. P/14.

¹⁴² « Sauvons Montréal lance la Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal », *Le Jour*, 12 mai 1976. Reproduit dans La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, p. P/1.

¹⁴³ Publicité reproduite dans La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*

¹⁴⁴ « Les citoyens seront consultés sur l'avenir du centre-ville », *La Presse*, 12 mai 1976. Reproduit dans La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, p. P/4.

avons déjà mentionné au chapitre 3, et les architectes Mark London et Robert Stanley, ainsi qu'au Rassemblement des citoyens de Montréal.

Les 18 commissaires choisis afin de siéger à la Commission¹⁴⁵ reflètent eux également la nature du mouvement environnemental, avec des membres provenant de groupes militants, d'universités et de différentes professions qui s'inscrivent dans la tradition de l'animation sociale, comme des architectes, des avocats, des professeurs, des médecins et des travailleurs sociaux¹⁴⁶. Cette composition, censée représenter les intérêts des citoyens des quartiers centraux, semble toutefois plus professionnelle et experte que citoyenne et militante. Elle soulève ainsi d'importantes questions quant à la place de l'expertise au sein des groupes participant à la Commission, dont les groupes environnementaux étudiés dans cette thèse. Nous avons déjà vu que certains de ces groupes ont volontiers accueilli des experts dans leurs rangs et ont mis ces membres de l'avant, notamment pour légitimer leur prise de parole publique et scientifique. Or, l'étude de la composition de la Commission des citoyens laisse penser que ces démarches sont avant tout menées par des experts, qui tentent d'imposer leur autorité ou du moins de prendre la direction dans les mouvements citoyens. Cette pratique ne fait pas exception et nous incite à penser qu'elle pourrait expliquer pourquoi la Commission ne réussit pas à susciter l'attention de la

¹⁴⁵ Voici la liste des membres formant la commission, présidée par l'architecte Jean-Claude Marsan: Helen Bastien, coordonnatrice des groupes de consommateurs au Centre de services sociaux Ville-Marie; Carlos Borges, un travailleur social au CLSC Saint-Louis; Hélène Brunette, animatrice au POPIR; Serge Carreau, professeur à l'École d'architecture de Montréal; Pierre Cyr, avocat de la Clinique juridique Saint-Louis; Françoise Dizengrémel, travailleuse sociale au SUCO; Vaughan Dowie, organisateur communautaire; André Dubé, travailleur hospitalier; Ziggy Finkelstein, avocat à la clinique juridique Saint-Louis; Michael Fish, architecte et directeur de Sauvons Montréal; Mona Forrest, coordonnatrice du Centre d'information et de référence des femmes; Peter Jacobs, professeur d'architecture de paysage; François Lehman, médecin au CLSC Centre-sud; Jacques Léveillé, professeur de Science politique à l'UQAM et Costa Markopoulos, ingénieur; Jean-Claude Marsan, architecte; Dorothy Rosenberg, militante et membre du RCM et Bernard Vachon, professeur de géographie urbaine à l'UQAM. La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, page couverture.

¹⁴⁶ Comme l'a démontré Vincent Garneau, *Le Conseil des œuvres de Montréal : animation sociale, démocratie participative et affrontement politique*, mémoire de maîtrise en histoire, UQAM, 2011.

population locale, comme nous le verrons plus loin¹⁴⁷. Elle soulève par ailleurs des questionnements quant au regard que portent les groupes environnementaux sur leurs propres stratégies d'action. Pensent-ils que le langage et le statut associés à l'expertise professionnelle forment la rhétorique la plus efficace afin de convaincre les gouvernements de les inclure dans les processus décisionnels concernant l'environnement, ou restent-ils fidèles à leur discours axé sur la démocratie participative de tous les citoyens ? Comme le montre la Commission, ils s'appuient plutôt sur les deux de manière complémentaire.

Dès le début, l'objectif de cette Commission est double. Premièrement, il s'agit de faire connaître les différents problèmes auxquels sont confrontés les citoyens des quartiers centraux ainsi que leurs réels besoins et désirs aux différents paliers de gouvernement. À cet égard, les mémoires déposés doivent recommander des solutions et des actions dans les trois grands domaines suivants : 1) social-communautaire, qui comprend des thèmes comme la pauvreté, la santé, le bien-être, les problèmes ethniques et le logement; 2) administratif et légal, qui aborde surtout la décentralisation du pouvoir, la structure de l'environnement et le logement; et 3) environnement physique, qui traite de sujets tels que les espaces ouverts, les édifices, l'utilisation du terrain, le transport, le zonage, la conservation, l'écologie et le logement¹⁴⁸. Ces trois grands axes sont toutefois modifiés afin de mieux représenter les sujets abordés dans les mémoires, de sorte que dans le rapport final de la Commission, les mémoires sont divisés en quatre catégories : thèmes généraux, quartiers, habitation et environnement physique. De manière peu surprenante, les groupes environnementaux et individus qui soumettent des mémoires y reproduisent

¹⁴⁷ Nous avons déjà vu, au chapitre 3 de cette thèse, comment certains experts comme Fred H. Knelman ont tenté de prendre la tête de mouvements citoyens. James Longhurst démontre également que le groupe GASP s'est principalement appuyée sur l'expertise scientifique et professionnelle lorsqu'il défendait ses positions avec les représentants des gouvernements et de l'industrie. Longhurst, *Citizen Environmentalists*, chap. 5.

¹⁴⁸ « Les citoyens seront consultés sur l'avenir du centre-ville », *La Presse*, 12 mai 1976. Reproduit dans La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, p. P/4.

les revendications qu'ils avaient déjà formulées à plusieurs autres endroits, notamment dans les pages de leurs publications. Ces demandes sont très pragmatiques. Elles concernent, par exemple, des changements de zonage, une limite aux démolitions, une réorganisation du système de taxation et, dans l'ensemble, font valoir l'idée d'un Montréal plus juste, plus équitable, où les citoyens à faible revenu bénéficieraient d'une meilleure protection¹⁴⁹.

Au total, dix mémoires sont présentés dans l'axe « Environnement physique », d'intérêt particulier pour notre thèse. En effet, ces mémoires, signés entre autres par Sauvons Montréal, le Monde à bicyclette, la SVP, STOP, l'Association Espaces Verts, le Regroupement pour la préservation des espaces verts et Fred H. Knelman, traitent de la contribution de l'automobile privée à la dégradation de l'environnement montréalais. Ceux du M&B et de STOP, intitulés respectivement *The Automobile Problem* et *Transportation and Air Quality*, soulignent plus particulièrement le rôle qu'y joue l'automobile et suggèrent les solutions que nous avons déjà évoquées en début de chapitre. Ainsi, dans le rapport final de la Commission publié par Sauvons Montréal, on retrouve, sans surprise, la réduction de la pollution, la réorganisation du transport, l'amélioration des espaces verts et la conservation de l'environnement déjà en place¹⁵⁰.

Ensuite, le second objectif de la Commission est de prouver que la participation citoyenne aux processus décisionnels devrait être un droit reconnu. Dès le départ, il s'agit donc, pour ses organisateurs comme pour ses participants, d'une tentative concrète afin d'implanter un réel mécanisme de démocratie participative. Dans le rapport final, Sauvons Montréal souligne qu'« à peu près tous les groupes ayant soumis des mémoires à la Commission des Citoyens rejettent l'idée que les politiciens ne doivent des comptes à la population que lors d'élections. Tous sentaient

¹⁴⁹ La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, résumé.

¹⁵⁰ *Ibid.*, p. R/17-R/21.

qu'une forme beaucoup plus directe de démocratie participatoire était nécessaire »¹⁵¹. Les audiences publiques du mois de mai 1976 ne devaient en fait qu'être la première étape dans l'instauration d'un forum plus permanent pour faciliter la participation citoyenne, forum qui continuerait d'être chapeauté par la Commission. Une deuxième série d'audiences publiques est donc également prévue pour l'automne¹⁵².

Évidemment, les organisateurs et participants de la Commission veulent démontrer que la société civile pourrait contribuer de manière efficace aux processus décisionnels relatifs à la planification urbaine. Selon Sauvons Montréal, « la population connaît vraiment ses besoins mieux que les experts et [...] la population n'acceptera plus que l'avenir de la ville soit décidé par une poignée de promoteurs avides de profit »¹⁵³. Comme le soulignent la plupart des mémoires présentés durant les audiences, les participants veulent faire un contrepoids à l'administration municipale et prouver que « le gouvernement ne [détient] pas le monopole quand il s'[agit] d'expertise »¹⁵⁴. Cela leur permet ainsi de réfuter la prémisse sur laquelle s'appuient les autorités municipales, à savoir que ces citoyens n'ont ni l'intérêt ni les connaissances nécessaires afin de se prononcer sur l'environnement, l'aménagement et le développement du centre-ville. Pour les groupes environnementaux et citoyens, la Commission représente donc l'occasion de présenter et de légitimer leur propre expertise, ancrée dans leur savoir intime de l'environnement urbain et dans leur expérience quotidienne de la ville et de ses problèmes. Plus encore, elle constitue une occasion d'exprimer des réserves quant à l'expertise des bureaucrates anonymes du gouvernement et des « so-called experts who purport to know what the population really wants ». Comme l'affirme Sauvons Montréal, « On peut se demander comment l'Hôtel de Ville va pouvoir faire comprendre aux bureaucrates qui travaillent dans

¹⁵¹ *Ibid.*, p. R/5.

¹⁵² *Ibid.*, p. V/2.

¹⁵³ « Sauvons Montréal lance la Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal », *Le Jour*, 12 mai 1976. Reproduit dans La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, p. P/1.

¹⁵⁴ *Ibid.*, p. V/1.

l'isolement, les vrais problèmes de la ville, sans leur offrir l'occasion d'échanger des opinions avec les citoyens qui doivent faire face chaque jour à ces problèmes »¹⁵⁵.

Ainsi, le rapport final de la Commission permet de souligner un dénominateur commun à tous les mémoires présentés : celui concernant « la nécessité de redonner la ville aux citoyens afin qu'ils créent eux-mêmes une qualité de vie propre à leurs aspirations »¹⁵⁶. À cet égard, les commissaires notent que les mémoires ont « tous critiqué la manière dont s'est prise l'administration municipale pour donner sa bénédiction au développement du centre-ville » et se prononcent tous en faveur d'une plus grande participation du public afin de s'assurer un développement de la ville à leur image, qui répondrait à leurs besoins.

Comment la Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal est-elle accueillie dans la population ? Quel succès rencontre-t-elle auprès de la scène communautaire, de la population et des autorités municipales ? Quelles réactions cet exercice de démocratie participative suscite-t-il ? Avec plus de 50 mémoires, dont 42 sont présentés oralement durant un seul jour d'audiences publiques, Sauvons Montréal considère que celle-ci a reçu « l'appui sans contredit du public » malgré un processus assez rapide et un cadre plutôt rigide¹⁵⁷. Réagissant à ce succès, le président de la Commission, Jean-Claude Marsan, affirme que « l'intérêt soulevé par cette tentative de participation des citoyens au développement du centre-ville démontrait nettement la volonté d'un large groupe d'y voir clair » et conclut sur la nécessité de continuer dans cette direction¹⁵⁸. La Commission a aussi bénéficié d'une couverture considérable dans les médias. En plus de la publicité dont elle fait l'objet à la radio et à la télévision, plus d'une vingtaine d'articles des plus importants journaux

¹⁵⁵ *Ibid.*, p. 1/2.

¹⁵⁶ *Ibid.*, p. P/16.

¹⁵⁷ *Ibid.*, p. 1/1.

¹⁵⁸ Alain Duhamel, « Redonner la ville à ses citoyens... », *Le Jour*, Reproduit dans La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, p. P/16.

anglophones et francophones de Montréal ont abordé la question sur une période d'un mois, de la mi-mai à la mi-juin. Les réactions sont largement positives. Jean-Guy Dubuc, journaliste à *La Presse*, se montre particulièrement impressionné par le nombre de mémoires déposés, affirmant qu'il s'agit là d'un énorme succès, alors que la Ville de Montréal n'a jamais été capable de créer un tel enthousiasme dans la population¹⁵⁹. Selon Dubuc, une administration démocratique ne peut pas continuer à ignorer une telle mobilisation. « La consultation, dans l'aménagement urbain, » affirme-t-il, « ne peut se passer de l'apport de ceux qui aiment leur ville ». La plupart des journalistes soulignent ainsi la qualité des mémoires et approuvent l'idée que le processus de planification de l'avenir du centre-ville devrait au moins prévoir la consultation avec ceux qui ont à cœur la vie à Montréal¹⁶⁰.

Quels sont les résultats de cet exercice de démocratie participative, à court et à long terme ? Rien n'indique que la Commission ait eu un quelconque impact sur les autorités. Au terme du processus d'audiences, les commissaires envoient une lettre ouverte au maire Drapeau, dans laquelle ils résument brièvement leurs principales recommandations¹⁶¹. Cette lettre est toutefois ignorée par les autorités, qui n'émettent aucun commentaire sur la tenue de la Commission. Ainsi, Sauvons Montréal et les participants de la Commission n'ont donc pas réussi à faire reconnaître la Commission comme un mécanisme de participation citoyenne valable par les autorités municipales. À moyen terme, l'expérience de la Commission n'a pas entraîné d'autres tentatives de favoriser la participation citoyenne. Signe de l'échec politique de la Commission, personne n'a organisé la seconde série d'audiences publiques qui était prévue pour l'automne 1976.

¹⁵⁹ Jean-Guy Dubuc, « Comment sauver Montréal », *La Presse*, 4 juin 1976. Reproduit dans La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, p. P/17.

¹⁶⁰ Alain Duhamel, « Redonner la ville à ses citoyens... », *Le Jour*, Reproduit dans La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, p. P/16.

¹⁶¹ Cette lettre peut être lue en français et en anglais en annexe de la synthèse finale suivant les audiences. La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, p. L/1-L/4.

Comment ce faible impact s'explique-t-il, sachant que la Commission est considérée comme un « succès » par la scène communautaire et les médias ? Nous n'avons trouvé aucune raison dans nos sources pour expliquer clairement l'échec de ce projet. D'une part, on peut certainement lier son faible impact à l'administration de Drapeau qui, comme plusieurs historiens l'ont souligné, juge les organisations citoyennes non représentatives de la population et ne les considère pas comme des interlocuteurs politiques crédibles ou légitimes¹⁶². Or, ce facteur ne renseigne guère sur les raisons pour lesquelles Sauvons Montréal, et le milieu communautaire plus généralement, n'ont pas tenté de renouveler cette expérience de démocratie participative.

D'autre part, un autre facteur important afin de comprendre l'impact limité de la Commission réside dans le fait que les groupes et citoyens impliqués ont toujours représenté un nombre très marginal. Si Sauvons Montréal et les médias considèrent que le public avait répondu avec enthousiasme à la tenue de la Commission, ce constat doit toutefois être tempéré par l'observation que les audiences n'ont réussi à attirer qu'une clientèle très restreinte, notamment les groupes organisés, le milieu communautaire et les professionnels et intellectuels, principalement anglophones, habitués à œuvrer au sein de ces groupes. Conscients de cette lacune, Sauvons Montréal projette ainsi de ratisser plus large dès leur deuxième série d'audiences prévue pour l'automne, en s'assurant que « les quartiers foncent plus en avant quand il s'agit de participation »¹⁶³. Comme nous avons vu, toutefois, cette deuxième série d'audiences n'aura jamais lieu.

Les organisateurs de la Commission échouent également à attirer les nombreux auditeurs qu'ils souhaitaient pour les audiences publiques. En effet, seulement une

¹⁶² Filion, « The Neighbourhood Improvement Plan », p. 22.

¹⁶³ La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, p. 1/2.

centaine de personnes y assistent, incluant celles ayant déposé des mémoires¹⁶⁴. Malgré la capacité de Sauvons Montréal et des autres groupes participants à s'organiser et à mobiliser la scène communautaire, et malgré leur désir de susciter la participation locale des quartiers ouvriers et d'entendre de nouvelles voix, la Commission représente donc surtout une occasion supplémentaire pour des militants déjà actifs sur la scène publique de faire entendre leurs revendications. Pour notre thèse, ce faible niveau de participation pourrait signifier que les groupes citoyens et environnementaux comme Sauvons Montréal, la SVP, STOP, le Monde à bicyclette et la Fédération québécoise du cyclotourisme, malgré la sympathie qu'ils s'attirent, n'ont pas réussi à convaincre la population à se mobiliser pour leur cause.

Malgré son impact très limité, la Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal nous semble néanmoins fort révélatrice. Elle constitue en effet une tentative des groupes environnementaux afin de forcer la politisation de plusieurs enjeux, dont les risques environnementaux de l'automobile, en renforçant la démocratie participative et en invitant les citoyens à se prononcer sur l'environnement urbain. Par ailleurs, il ressort de cette commission que ces risques, s'ils ne sont pas prioritaires pour l'administration montréalaise et la population en général, ils le sont toutefois pour une proportion croissante de la scène communautaire et militante ainsi que pour plusieurs professionnels et intellectuels œuvrant à Montréal.

6.3 Vers une institutionnalisation des enjeux environnementaux

Quel a été l'impact de la mobilisation des groupes environnementaux ? Ont-ils réussi à politiser les enjeux environnementaux au sein des gouvernements ? Au courant des années 1970, on remarque un renforcement de l'institutionnalisation de ces enjeux au

¹⁶⁴ Walter Poronovich, « Save Montreal urges halt to demolition », *The Montreal Star*, 31 mai 1976. Reproduit dans La Commission, *Centre-ville, les gens se prononcent !*, p. P/15.

provincial. Dès sa création, la SVP formule d'ailleurs des demandes qui vont en ce sens. En effet, en 1970, elle souligne l'importance de la création d'un « organisme puissant et autonome pour la protection de l'environnement » à l'échelle provinciale, qui détiendrait un portefeuille et qui ne serait pas placé dans le giron d'un autre ministère¹⁶⁵. En plus de soutenir l'idée de la création d'un ministère fort et autonome, la SVP détaille le fond et la forme que devrait adopter ce dernier, notamment quant à ses fonctions, son financement et sa structure. L'importance qui devrait être accordée à l'inclusion des citoyens dans ce nouveau ministère est soulignée à plus d'une occasion. À ce chapitre, la SVP considère que le ministère devrait comprendre un comité consultatif qui offrirait une représentation égale à trois groupes tout aussi concernés et intéressés par l'environnement : « les hommes de sciences et experts des divers secteurs de l'environnement: écologie, botanique, médecine, etc. ; les groupes de citoyens engagés dans la lutte contre la pollution; les industriels et agriculteurs concernés par la pollution urbaine et rurale »¹⁶⁶. La SVP suggère également des mesures afin de pousser davantage la démocratisation de l'organisme proposé. Bien que l'association convienne qu'il devrait être placé sous la responsabilité d'un ministre d'État, il indique toutefois qu'il devrait rendre compte régulièrement de sa politique et de ses réalisations « devant un comité parlementaire permanent chargé des problèmes de l'environnement, siégeant publiquement »¹⁶⁷.

Comme nous l'avons vu dans ce chapitre, ces demandes de la SVP sont ignorées durant une partie de la décennie 1970. L'élection du Parti québécois en novembre 1976 amène toutefois quelques progrès en la matière. Dès décembre 1976, le député péquiste Marcel Léger est nommé ministre délégué à l'Environnement, une fonction

¹⁶⁵ « Mémoire soumis à l'Honorable Victor C. Goldbloom sur le rôle d'un organisme provincial de protection de l'environnement », *Bulletin de liaison SVP*, décembre 1970; Hélène Lajambe, « Nous voulons vivre !!! », *Bulletin SVP no. 1*, octobre 1970; Hélène Lajambe, « Éditorial : réflexion », *Bulletin de liaison SVP*, février 1971.

¹⁶⁶ « Mémoire soumis à l'Honorable Victor C. Goldbloom sur le rôle d'un organisme provincial de protection de l'environnement », *Bulletin de liaison SVP*, décembre 1970.

¹⁶⁷ *Ibid.*

qui n'est désormais plus rattachée au ministère des Affaires municipales. À la fin de la décennie 1970, les projets de loi 69 et 50 proposés par le Parti québécois peuvent ainsi témoigner de la prise en considération politique des enjeux environnementaux au Québec et d'un intérêt pour les suggestions des groupes environnementaux. Le premier, adopté en 1978, reconnaît que « toute personne a droit à la qualité de l'environnement et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent », en plus de reconnaître le droit de la population à l'information ¹⁶⁸. L'autre innovation de ce projet de loi est la mise sur pied du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), qui pave la voie à une culture de consultation publique, ce que réclamaient les groupes environnementaux depuis leur fondation. Le BAPE est en fait un organisme gouvernemental consultatif et indépendant qui a comme mission d'informer et de consulter la population sur des questions ou des projets touchant à la qualité de l'environnement à la requête soit du ministre de l'Environnement, soit du public. Les travaux du BAPE sont par ailleurs ouverts au public du début à la fin, permettant ainsi à la population et aux groupes écologistes de surveiller leur déroulement.

Quant au projet de loi 50, il permet d'instituer un ministère de l'Environnement visant à « développer les connaissances sur l'environnement, prévenir les détériorations susceptibles d'engendrer des conséquences néfastes sur le milieu et restaurer ou améliorer les milieux aquatiques, atmosphérique ou terrestre »¹⁶⁹. Ce faisant, l'environnement devient un champ de compétence distinct, à l'instar de ce que demandait la SVP, et d'autres groupes par la suite, depuis 1970. À la toute fin des années 1970, on assiste donc à un développement de différentes formes d'intervention de l'État québécois en matière d'environnement, qui, bien qu'imparfaites et limitées, renforce la gestion de plus en plus institutionnalisée de l'environnement amorcée au début de la décennie avec la création du poste de

¹⁶⁸ LQE, article 19.1.

¹⁶⁹ Hébert, *Une histoire de l'écologie au Québec*, p. 432.

ministre délégué à l'environnement (1970), puis des Services de protection de l'environnement (1971) et du Conseil consultatif en environnement (1972).

Comment les groupes environnementaux accueillent-ils ces innovations ? Nous avons déjà vu que, pour la SVP, le droit à l'environnement sain reconnu par les amendements à la Loi sur la qualité de l'environnement en 1978 n'est pas suffisant, car l'application des règlements reste à la discrétion du gouvernement et ne garantit pas la protection des citoyens et de l'environnement. Dans son mémoire présenté à la commission parlementaire au sujet du projet de loi 69, la STOP se dit « tout à fait d'accord » avec l'affirmation que toute personne a droit à un environnement sain. Le groupe affirme toutefois que « ce texte est lettre morte si le public n'a pas un droit d'accès à l'information, information vitale pour défendre ce droit devant les tribunaux. STOP demande donc au gouvernement d'inscrire ce droit à l'information dans la LQE », ce qui est fait avant l'adoption des amendements de la loi en 1978¹⁷⁰. STOP affirme également endosser entièrement la création du BAPE. Cette attitude semble refléter l'avis de la SVP, même si, en automne 1979, somme toute peu de temps après la création du BAPE, l'association remarque que les audiences publiques n'ont pas été nombreuses¹⁷¹.

L'opinion que les groupes environnementaux se font du BAPE est probablement mieux résumée par Jean-Guy Vaillancourt qui affirme, en 1978, que pour ces groupes, le BAPE est :

un outil parmi d'autres, une tribune idéale pour exercer des pressions, et un moyen formel et légal, utile pour aller chercher de l'information permettant de mener la lutte là et ailleurs. Il y a quelques années les militants écologistes auraient balayé d'un revers de la main un tel cheminement, lui préférant la voie de la contestation bruyante et des manifestations de rues. Aujourd'hui, et

¹⁷⁰ « Évaluation des impacts sur l'environnement », *SOS Montréal/STOP Press*, novembre 1978, p. 14.

¹⁷¹ « Dossier l'environnement et la loi: le droit à un environnement sain », *Journal l'Environnement*, vol. 6, no 4, septembre 1979, p. 5.

jusqu'à ce que la preuve soit faite que ces consultations sont inutiles, plusieurs groupes écologistes demanderont qu'il y ait des audiences publiques, et ils y présenteront des mémoires. C'est seulement quand le gouvernement fait des pseudo-consultations qui ne changent rien mais légitiment plutôt ce que lui et les promoteurs veulent, comme ce fut le cas pour les Commissions parlementaires sur l'énergie de 1977 et 1981, que les groupes écologistes refusent de participer¹⁷².

En affirmant que les groupes écologistes auraient refusé d'utiliser un mécanisme tel que le BAPE au début de la décennie 1970, cette citation de Vaillancourt confirme notre observation sur l'évolution des mobilisations et des modes d'action des écologistes au courant de la décennie, qui collaborent de plus en plus avec les autorités, notamment parce qu'ils en ont de plus en plus l'occasion. À la toute fin des années 1970, les groupes environnementaux, du moins la SVP et STOP, se montrent ainsi favorables au BAPE, tout en restant méfiants à l'égard de ses promesses. Ne le considérant pas comme une panacée à tous les problèmes environnementaux, ils sont néanmoins disposés à utiliser le BAPE comme un lieu de revendications. Comme le résume Vaillancourt, en ce qui concerne le BAPE, « la chance reste au coureur »¹⁷³. Par ailleurs, on peut aussi déduire de l'attitude de la SVP et de STOP que l'institutionnalisation des enjeux environnementaux est bien accueillie par ces groupes, tant qu'elle respecte certaines de leurs conditions et que les processus de décision concernant l'environnement montrent une certaine ouverture au public. Cette position nuancée quant à l'attention que les gouvernements portent à la cause environnementale et à l'efficacité des nouvelles mesures étatiques en regard de l'environnement est également exprimée par STOP, alors que l'association dresse un bilan positif, mais mitigé de ses actions durant la décennie 1970 :

Ten years ago when STOP started « to combat air, water and soil pollution » there was much to be cleaned up and regulated. Now all levels of government have environment departments and at least a bare framework for setting

¹⁷² Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement*, p. 142.

¹⁷³ *Ibid.*

quality standards, and there are hundreds of environmentally-concerned professionals on government staffs, with slowly growing budgets to improve and control some of the problems. So where do we, the original activists, go from here ?

[...]

Much progress has been made, but much still remains to be done. Too much is left to « the discretion of the Minister » and the will of those who have money and power to advance private interests behind closed doors. The public's right to have access to information and to be involved in the decision-making process, as an essential part of that process, still must be fought for in Quebec¹⁷⁴.

Conclusion

Quel bilan pouvons-nous dresser de l'action des groupes environnementaux dans leur lutte contre les risques environnementaux de l'automobile ? D'abord, nous devons distinguer leurs revendications concernant l'automobile et celles, plus politiques, au sujet de la démocratisation des enjeux environnementaux et de la participation citoyenne aux processus décisionnels concernant l'environnement.

Ces dernières revendications ont rencontré un succès mitigé. D'une part, on peut raisonnablement penser qu'en se taillant une place dans l'espace public et médiatique et en exploitant plusieurs outils et stratégies politiques, ils ont réussi à s'imposer comme des acteurs importants de la culture politique québécoise et à influencer la manière dont est appréhendé et géré l'environnement. En effet, comme le remarque Stéphane Savard dans le cas des enjeux environnementaux liés à l'énergie, les groupes environnementaux se dotent d'une capacité de plus en plus forte, à partir de 1972, d'influencer les décideurs politiques en matière d'environnement, notamment en fonctionnant comme des acteurs politiques légitimes et en participant efficacement

¹⁷⁴ Yvonne Macor, « What actions for the eighties? », *Sauvons Montréal/STOP Press*, été 1980, vol. 5, no 2, p. 20.

aux canaux politiques formels, tout en restant à l'extérieur de l'arène gouvernementale officielle¹⁷⁵. Ils réussissent à modifier les programmes des partis d'opposition afin que ceux-ci incorporent et défendent leurs préoccupations. Ils tentent également de transmettre leurs revendications aux autorités politiques directement par l'entremise de leur participation à certains mécanismes politiques, malgré leurs nombreuses limites. Ce faisant, de concert avec les nombreux autres groupes environnementaux et acteurs qui forment la « nébuleuse écologique » au Québec, les groupes environnementaux ont contribué à promouvoir leurs valeurs et leurs conceptions des rapports à l'environnement au sein de la politique formelle, de même qu'ils ont favorisé l'institutionnalisation graduelle des enjeux environnementaux au sein des gouvernements. De marginaux à leur apparition, ces acteurs et leurs valeurs ont de moins en moins été considérés comme une « menace » à l'ordre établi et aux valeurs dominantes des institutions au centre de la société, qui les ont graduellement intégrés, du moins en partie.

Malgré ces avancées, les groupes environnementaux sont loin d'avoir atteint leur objectif de démocratie participative à la fin des années 1970, qu'ils considéraient être la principale solution afin de faire face aux risques environnementaux comme ceux de l'automobile. Comment expliquer cet échec ? À l'échelle provinciale, nous avons vu que malgré une certaine ouverture à la participation citoyenne avec l'instauration des commissions parlementaires, la consultation sur des enjeux touchant à l'environnement demeure à la discrétion des autorités. Par la suite, on peut penser que les innovations gouvernementales ayant renforcé l'institutionnalisation des enjeux environnementaux, comme la nouvelle mouture de la Loi à la qualité de l'environnement de 1978, le BAPE et la création d'un ministère de l'Environnement, ont désamorcé la vigueur de la mobilisation environnementale en offrant certains

¹⁷⁵ Savard, « Les groupes verts et la question de l'énergie au Québec », p. 132.

outils de protection aux citoyens tout en refusant une gestion citoyenne des enjeux environnementaux.

À Montréal, durant la décennie 1970, l'échec des groupes environnementaux à obtenir une meilleure démocratie participative est certainement attribuable au déficit démocratique accusé par les institutions politiques municipales dirigées par Jean Drapeau. En effet, son administration est à cette époque assez forte et centralisée pour se permettre de diriger sans tenir compte de l'opposition à l'hôtel de ville et de négliger les processus de démocratisation et de consultation qui auraient favorisé une plus grande participation des citoyens¹⁷⁶. Ce refus des autorités municipales de prendre en compte l'opinion des citoyens pour se fier aux avis des experts – plus particulièrement ceux dont les opinions confortent les projets de l'administration – prive donc les groupes environnementaux de la possibilité d'influencer les processus de prises de décisions à Montréal. La percée du Rassemblement des citoyens de Montréal en 1974 et les pressions qu'il tente de mettre sur l'administration Drapeau afin de démocratiser la gestion municipale font naître des espoirs, mais le parti dispose de peu de marge de manœuvre et ne sera pas élu à la tête de Montréal avant 1986.

Par ailleurs, en plus d'un échec dans la quête des groupes environnementaux pour l'avènement d'une démocratie participative, nous devons également conclure à leur incapacité, pour la période qui nous intéresse, à provoquer une prise en charge des risques environnementaux de l'automobile. Car au-delà de leurs gains généraux en matière de conscientisation et de protection de l'environnement, la lutte de ces groupes afin de réduire ces risques spécifiques a rencontré très peu de succès concrets. Les autorités municipales et provinciales n'ont pas cherché à freiner l'afflux de véhicules moteurs vers Montréal, pas plus qu'ils n'ont tenté de restreindre l'accès

¹⁷⁶ Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, deuxième édition, Montréal, Boréal, 2000, p. 541-543 ; Filion, « The Neighbourhood Improvement Plan », p. 21.

au stationnement, de favoriser une planification urbaine différente qui valoriserait les transports alternatifs dans la ville, etc. Mentionnons toutefois la reconnaissance du vélo comme moyen de transport en 1976 par le ministère du Transport du Québec, ainsi que l'aménagement graduel de certains tronçons cyclables par la Communauté urbaine de Montréal. Ces tronçons, pour la plupart excentrés, destinés principalement à la pratique récréative du cyclisme et encore sous la forme d'ébauche, sont toutefois loin de rencontrer les recommandations de groupes tels que le Monde à bicyclette¹⁷⁷.

Le lobbying des groupes environnementaux afin de voir les gouvernements de tous les paliers s'attaquer aux risques de la pollution automobile par les biais de législations plus sévères n'a pas non plus rencontré le succès escompté chez les environmentalistes. Le gouvernement fédéral n'a pas durci son attitude à l'égard des normes d'émissions pour les automobiles neuves, tout comme il n'a pas voulu rendre obligatoires les standards nationaux recommandés concernant les taux de polluants. Le gouvernement provincial n'a jamais contrôlé, durant la période étudiée, la pollution engendrée par les véhicules moteurs sillonnant les routes du Québec par le biais de programmes d'inspection, et n'a pas voulu déléguer de pouvoirs qui auraient permis à la CUM de s'en occuper. Et de son côté, la CUM n'a guère cherché à modifier son règlement sur l'assainissement de l'air afin d'y intégrer des clauses plus substantielles concernant la pollution automobile.

Comment expliquer l'échec des initiatives des groupes environnementaux dans leur lutte contre les risques environnementaux de l'automobile ? Pour ces groupes, le manque de volonté politique et le désir des gouvernements de ne pas s'aliéner les puissants alliés économiques que représentent les compagnies d'automobiles et de pétrole constitue certainement un des plus importants éléments de réponse. Comme l'affirme un membre de la Fédération québécoise du cyclotourisme à la toute fin de la

¹⁷⁷ AVM, XCD01, D26, Michèle Jodoin, *État du dossier sur le cyclisme à la CUM*, Service de la planification du territoire, CUM, 1976 et Letarte, *La bicyclette, un moyen de transport*.

décennie 1970, « si le maire de Montréal et son parti veulent demeurer au pouvoir, ils ne peuvent pas défendre des politiques qui leur attireraient les foudres des multinationales liées à l'automobile et le mécontentement de l'électeur moyen qui utilise sa voiture pour se rendre à l'épicerie du coin »¹⁷⁸. Les conclusions de ces groupes à propos du manque de volonté des autorités politiques de prioriser les enjeux environnementaux aux intérêts économiques et industriels rejoignent ainsi les conclusions présentées au chapitre deux de cette thèse.

Comme l'indique cette dernière citation, un autre élément de réponse semble provenir du manque de soutien de la population à la lutte anti-automobile. À l'aube des années 1980, Yvonne Macor de la STOP soulève elle également le rôle de la population dans l'échec des environmentalistes à changer les comportements individuels : « Few of us are willing to do without private cars and 21 degree C comfort. Changes in lifestyle must come from the grassroots », conclut-elle¹⁷⁹. Certains historiens, comme Danielle Robinson, pointent quant à eux à la force historique de l'automobile comme symbole de puissance, de modernité et de liberté individuelle afin d'expliquer pourquoi l'automobile privée a continué de dominer l'environnement urbain et les plans d'urbanisme¹⁸⁰. Est-ce que l'échec de la lutte aux risques environnementaux de l'automobile durant les *long sixties* peut être attribué au refus de la société à changer son mode de vie et à sacrifier son confort, sa liberté personnelle et le statut social que procure l'automobile ? Sans être en mesure de valider les motifs individuels à la source des comportements des citoyens, nous pouvons probablement plus conclure sur les limites de la conscientisation environnementale que sur l'égoïsme de la population. Si la sensibilité environnementale connaît une ampleur sans précédent vers la fin des années 1960 et 1970, nous devons rappeler ici que les citoyens qui

¹⁷⁸ Paul-Étienne Bouchard, « La bicyclette en milieu urbain », *Cyclo-Nouvelles*, vol. 7, no 3, mai 1979, p. 3-4.

¹⁷⁹ Yvonne Macor, « What actions for the eighties? », *Sauvons Montréal/STOP Press*, été 1980, vol. 5, no 2, p. 20.

¹⁸⁰ Danielle Robinson, « Modernism at a Crossroad : Spadina Expressway Controversy in Toronto, Ontario ca. 1960-1971 », *Canadian Historical Review*, vol. 92, no 2 (juin 2011), p. 322.

participent activement aux activités des groupes environnementaux, et plus largement ceux qui adhèrent en partie à leurs idées, représentent un nombre somme toute marginal, comme la Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal l'a confirmé.

Par ailleurs, nous devons également évoquer des facteurs beaucoup plus puissants que les déterminants émotionnels ou le degré de conscientisation environnementale des individus afin d'expliquer le peu de retombées de la lutte contre les risques de l'automobile. S'inspirant de théories formulées par des historiens de la technologie, Brian Ladd évoque l'idée de « path dependence » afin d'expliquer la persistance de la domination de l'automobile malgré la reconnaissance répandue de ses risques environnementaux¹⁸¹. Cette théorie suggère qu'une fois que les villes sont repensées en profondeur afin d'accommoder les automobiles, comme ce que l'on observe à Montréal dans l'après-guerre, les décisions subséquentes concernant la ville et les systèmes de transport sont façonnées par ces choix antérieurs. Le développement des banlieues, l'étalement urbain, la multiplication des infrastructures routières : toutes ces transformations de l'environnement bâti transforment les pratiques et rendent plus pratique et surtout nécessaire l'utilisation de l'automobile. Dès lors, il devient difficile, coûteux et peu attirant pour les gouvernements comme pour la population de changer ses habitudes et les structures sociales, économiques et politiques afin de réduire la dépendance aux automobiles. Comme l'affirme l'historien Christopher Wells, l'échec des environmentalistes à enregistrer des gains dans leur lutte anti-automobile doit ainsi être relié plus à leur incapacité à freiner l'expansion de l'étalement urbain et à leur tendance, sauf exception, à s'intéresser davantage aux conséquences néfastes des automobiles qu'à celles, peut-être plus déterminantes, de la croissance des infrastructures routières¹⁸².

¹⁸¹ Brian Ladd, *Autophobia : Love and Hate in the Automotive Age*, Chicago, Chicago University Press, 2008, p. 8.

¹⁸² Christopher Wells, *Car Country. An Environmental History*, Seattle, University of Washington Press, 2012, prologue.

À plus long terme, la lutte des groupes environnementaux n'a toutefois pas été vaine. Leur mobilisation représente en effet une première tentative afin de politiser des enjeux environnementaux et urbains importants pour un nombre croissant de Montréalais. Si leurs appels à une société urbaine libérée de l'automobile ont eu peu d'écho durant la période étudiée, l'idée de réduire les risques environnementaux de l'automobile en favorisant d'autres moyens de transport et une planification urbaine différente est graduellement sortie des marges pour devenir une idée généralement acceptée. Ainsi, plusieurs des revendications qu'ils ont formulées, comme l'aménagement d'infrastructures cyclistes et de rues piétonnières, l'instauration d'un système d'autopartage et de bicyclettes communautaires, un meilleur investissement dans le transport en commun, etc., se sont éventuellement concrétisées dans les années 1980, 1990 et 2000. D'ailleurs, plusieurs des enjeux qu'ils ont contribué à politiser sont toujours vivement discutés de nos jours, parfois exactement dans les mêmes termes qu'ils l'étaient dans les années 1970.

CHAPITRE VII

« L'AUTOROUTE EST-OUEST, C'EST PAS LE PROGRÈS! »¹ LE PROJET D'AUTOROUTE EST-OUEST, L'ENVIRONNEMENT ET LA PARTICIPATION CITOYENNE

Dans les années 1960 et 1970, plusieurs projets d'autoroutes urbaines soulèvent l'ire des citoyens à travers les villes d'Amérique du Nord et d'Europe. Encore peu étudiés au Canada, les conflits nés de l'opposition à ces autoroutes, que les historiens surnomment les « freeway revolts » aux États-Unis, présentent la caractéristique commune d'être d'abord menés par les populations locales qui voient d'un mauvais œil la pollution, la destruction de logements et le déclin économique qu'engendrerait la construction d'une autoroute dans leur quartier². En contestant publiquement des

¹ Expression tirée d'une brochure contre l'autoroute est-ouest. Archives de l'Université McGill (AUM), fonds du *Montreal Council of Social Agencies* (MCSA), M.G. 2076, C. 48, File 904. Michel Bourdon, pour le Front commun contre l'autoroute est-ouest, s.t., 23 avril 1971, p. 1.

² Les « freeway revolts » sont le sujet d'un bon nombre d'études récentes aux États-Unis. Voir notamment William Issel, « 'Land Values, Human Values, and the Preservation of the City's Treasured Appearance' : Environmentalism, Politics, and the San Francisco Freeway Revolt », *Pacific Historical Review*, vol. 68, no 4 (1999), p. 611-646 ; Raymond A. Mohl, « Stop the Road : Freeway Revolts in American Cities », *Journal of Urban History*, vol. 30, no 5 (2004), p. 674-706. Au Canada, voir les travaux de Danielle Robinson, dont la thèse de doctorat comprend un chapitre sur la controverse de l'autoroute est-ouest à Montréal : Danielle Robinson, « 'Must everything give way to the automobile?' The Ancaster and Dundas Expressway Proposals in Ontario, 1967-1968 », *Ontario History*, vol. 100, no 1 (2008), p. 57-79 ; « Modernism at a Crossroad: Spadina Expressway Controversy in Toronto, Ontario ca. 1960-1971 », *Canadian Historical Review*, vol. 92, no 2 (juin 2011), p. 295-322; Danielle Robinson, « *The Streets Belong to the People* » : *Expressway Disputes in Canada, c. 1960-1975*, thèse de doctorat en histoire, McMaster University, 2012. Mentionnons également Ian Milligan, « 'This Board Has a Duty to Intervene' : Challenging the Spadina Expressway through the Ontario Municipal Board, 1963-1971 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*,

valeurs et pratiques dominantes de la société, comme la foi en l'expertise et la primauté accordée à l'automobile, ces controverses sont considérées comme des manifestations typiques des pratiques contreculturelles et du radicalisme de cette époque³. Commençant tout juste à s'intéresser aux idéologies légitimant la construction de ces autoroutes et la résistance qu'elles ont rencontrée, des historiens comme Danielle Robinson ont conclu que ces controverses ne concernent pas le fait de vouloir ou non une ville moderne et progressive. Elles découlent plutôt du conflit visant à déterminer la définition de ce que sont la modernité et le progrès⁴. Comme plusieurs grandes villes à la même époque, Montréal connaît elle aussi un débat public lié à la construction d'une autoroute urbaine, alors que le gouvernement libéral de Robert Bourassa au Québec annonce, en décembre 1970, la construction de l'autoroute est-ouest, aujourd'hui connue sous le nom d'autoroute Ville-Marie. À l'image des controverses autoroutières se déroulant dans d'autres villes, une vive opposition provenant de plusieurs groupes de citoyens montréalais, rapidement rejoints par certains politiciens locaux, syndicats et ordres professionnels, se dresse contre le projet.

Dans ce chapitre, la mobilisation citoyenne contre l'autoroute à Montréal et la controverse qui s'en suit sont utilisées comme une étude de cas afin d'illustrer plusieurs des conclusions que nous avons tirées tout au long de notre thèse. Ce

vol. 39, no 2 (printemps 2011), p. 25-39, ainsi que Jenny Gregory et Jill L. Grant, qui se sont récemment intéressés au rôle des émotions dans ce type de protestation : « The Role of Emotions in Protests against Modernist Urban Redevelopment in Perth and Halifax », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 42, no 2 (2014), p. 44-58. À Québec, mentionnons le mémoire de Guillaume Gagné, *De l'autoroute Dufferin Montmorency au boulevard urbain Du Vallon : quels changements ?*, mémoire de maîtrise en aménagement du territoire et développement régional, Université Laval, 2006.

³ Selon Christopher Dummit, ces manifestations contre-culturelles et radicales durant les années 1960 ont précisément pris forme à travers la remise en question du « projet moderniste » dominant de l'après-guerre et la critique de la notion de progrès, de la technologie et de l'expertise, c'est-à-dire du rôle occupé par les technocrates et des valeurs déployées par ces derniers. Voir Christopher Dummit, *The Manly Modern: Masculinity in Postwar Canada*, Vancouver, UBC Press, 2007. Dans le cas québécois, voir Jean-Jacques Simard, *La longue marche des technocrates*, Montréal, Albert Saint-Martin, 1979.

⁴ Robinson, « *The Streets Belong to the People* », introduction.

chapitre permettra notamment d'éclairer un moment important pour notre thèse, où il est possible de discerner la manière dont l'automobile commence de plus en plus à être considérée par plusieurs Montréalais non pas comme un synonyme de progrès et de liberté, mais comme un risque social et environnemental majeur. Dans un premier temps, nous verrons comment l'opposition au tracé de l'autoroute, qui dénonce d'abord la destruction de logements abordables au sein même des quartiers ouvriers, s'accompagne d'un discours environnemental et idéologique. Reflétant la nouvelle sensibilité environnementale apparue sur la scène publique au tournant des années 1970 et l'émergence du mouvement environnemental moderne, ce discours dénonce les dommages irréparables que l'autoroute infligerait à l'environnement urbain. Il dénonce notamment la pollution, tant atmosphérique que sonore et esthétique, qu'engendrerait le nombre toujours plus élevé d'automobiles circulant sur les autoroutes urbaines. Plus largement, à l'instar des puissantes critiques formulées dès le début des années 1960 par des urbanistes influents tels que Jane Jacobs et Lewis Mumford aux États-Unis, il remet même en question le mode de vie et le développement urbain « auto-centrique » qui encourage une dépendance des sociétés à l'égard des voitures⁵. Nous verrons ainsi que pour la première fois à Montréal, les risques associés à l'impact environnemental de l'automobile deviennent un enjeu politique soulevé par une variété d'acteurs sur la scène publique.

Dans la seconde moitié du chapitre, nous étudierons la manière dont l'opposition à l'autoroute s'est organisée. Nous verrons d'abord la formation du Front commun, un organisme parapluie réunissant plusieurs groupes s'opposant à l'autoroute, puis la mise sur pied de la Commission d'audiences publiques populaires, à l'initiative du *Montreal Council of Social Agencies* et du Conseil de développement social du

⁵ Jane Jacobs, *Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961 ; Lewis Mumford, *The Highway and the City*, New York, Harcourt, Brace & World, 1963. Sur le militantisme de Jane Jacobs, voir Christopher Klemek, « From Political Outsider to Power Broker in Two 'Great American Cities' : Jane Jacobs and the Fall of Urban Renewal Order in New York and Toronto », *Journal of Urban History*, vol. 34, no 2 (2008), p. 309-332.

Montréal métropolitain. Dans une ville où le militantisme et l'agitation sociale étaient déjà dynamiques, nous verrons que la controverse au sujet de l'autoroute a été vue comme une cause cristallisant certaines revendications démocratiques plus larges, notamment en ce qui concerne la critique des méthodes technocratiques de certains gouvernements et la promotion d'une plus grande habilitation citoyenne.

Finalement, tout en concluant sur l'impact mitigé de l'opposition à l'autoroute et sur les limites de la mobilisation citoyenne à l'égard de la pollution automobile, ce chapitre permet tout de même de saisir la manière dont les préoccupations quant à ces risques ont émergé sur la scène publique et ont participé à la politisation d'enjeux environnementaux.

7.1 Une voie rapide d'est en ouest à Montréal

Le rêve longtemps entretenu d'une voie rapide traversant Montréal d'est en ouest remonte aussi loin qu'en 1910. C'est à cette date que, pour la première fois, ce projet est proposé par des planificateurs de la Ville et que cette question est finalement au conseil municipal. Dans la foulée du mouvement d'embellissement des villes et de la « City beautiful », l'artère imaginée revêt l'aspect d'un grand boulevard urbain d'inspiration parisienne, qui allie modernité et prestige⁶. Il faut toutefois attendre quinze années supplémentaires, en 1925, avant qu'un plan plus précis ne soit esquissé par un expert municipal en planification, M. A.-J. Lavoie, qui propose sensiblement le même tracé que celui qui sera annoncé beaucoup plus tard par le gouvernement libéral, en décembre 1970⁷. L'esthétisme du mouvement « City beautiful » fait alors

⁶ Luc Noppen, *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame. Mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal*, Québec, Ministère des Transports du Québec, 2001, p. 20-21.

⁷ Archives de la Ville de Montréal (AVM), VM6-D2090-12, Mark Zannis, « Au cœur de Montréal, l'autoroute la plus chère du monde », *Le Devoir*, 29 octobre 1974; « On en parlait déjà en 1910 », *La Presse*, 29 mai 1976.

place à l'urbanisme fonctionnel qui consacre progressivement l'automobile non plus comme une activité récréative réservée à l'élite, mais comme le lien indispensable entre le centre des affaires, les quartiers industriels et la périphérie résidentielle. Au cours de la décennie 1930, les discussions entourant un projet d'artère majeure traversant la ville continuent, sans toutefois déboucher sur des engagements concrets. L'idée d'une voie rapide d'est en ouest est toutefois relancée pour de bon dans les années 1940, avec l'augmentation spectaculaire du taux de motorisation de la grande région de Montréal et les problèmes de circulation qui en découlent. En 1944, le tracé d'une autoroute est-ouest longeant le fleuve apparaît dans un plan directeur préliminaire publié par le bureau d'urbanisme et la même année, le *Royal Automobile Club of Canada* propose de construire une autoroute surélevée au-dessus des lignes ferroviaires du Canadien Pacifique⁸.

En février 1948, le Service d'urbanisme de la Ville dévoile une brochure intitulée « L'Autostrade est-ouest » qui présente un projet de voie rapide à accès limité traversant la zone centrale de la ville⁹. En justifiant la nécessité d'une autoroute dans le bas de la ville, en définissant ses principales fonctions et en détaillant ses données techniques, cette brochure pose d'importants jalons qui orientent les décisions de la Ville et de Québec jusque dans les années 1970. Estimée à environ 24,6 millions de dollars, l'autoroute prévue est d'une longueur totale de 12 milles et relie la route provinciale, à la hauteur de l'avenue Westminter dans l'ouest, à l'intersection des rues Viau et Notre-Dame dans l'est¹⁰. En citant de nombreux exemples de villes américaines se dotant de réseaux de routes-parcs et d'autostrades où la circulation est rapide et ininterrompue, le directeur du Service d'urbanisme, Aimé Cousineau, présente ce projet comme un moyen d'assurer à Montréal une croissance similaire à celle des grandes villes nord-américaines. Cependant, la finalité de l'autostrade reste

⁸ AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. « Historique de l'autoroute est-ouest », 1971, p. 2.

⁹ AVM, Service d'urbanisme, *Une autostrade est-ouest*, Ville de Montréal, 1948.

¹⁰ *Ibid.*, p. 33.

avant tout son utilité. Conçue en complémentarité avec le réseau existant et ayant une capacité de 50 000 voitures par jour, elle est alors considérée comme le moyen le plus efficace afin de résoudre les problèmes de circulation pressants et de relâcher la pression que la congestion impose sur les rues résidentielles. Outre cette fonction principale, Cousineau considère qu'une telle route résoudrait également de nombreux maux urbains :

Elle facilitera la grande circulation et canalisera les mouvements locaux, unifiera un certain nombre d'anciennes municipalités encore mal reliées à la ville, raccordera par une voie rapide le cœur de la ville à certains districts excentriques et aux routes provinciales, aidera au décongestionnement de la zone centrale, fournira des moyens d'accès aux entrepôts et au port, et, ce faisant, elle facilitera le camionnage requis par l'industrie et le commerce, l'une des exigences essentielles de l'économie de la métropole¹¹.

Des cinq tracés possibles proposés dans le rapport, Cousineau en retient un seul, essentiellement pour des raisons de coûts. L'autostrade devait ainsi longer le fleuve dans le Vieux-Montréal et traverser les vieilles zones résidentielles aux abords de la rue Notre-Dame dans l'est, puisque la valeur foncière de ces secteurs ouvriers était beaucoup moins élevée que celle des secteurs industriels. Dès lors, l'autostrade est présentée comme un formidable outil de rénovation urbaine par les urbanistes de la Ville de Montréal. « En traversant des îlots de taudis ou d'habitations vétustes », explique Cousineau, « l'autostrade coûtera moins en acquisitions de terrains et augmentera du même coup la valeur de la zone environnante. Si l'autostrade est conçue selon ces principes, elle contribuera à la rénovation de la ville, sans préjudice de sa fonction première qui est de satisfaire aux besoins prévus de la circulation »¹².

Malgré la publication de ce rapport qui représente un grand pas en avant dans l'étude de faisabilité de l'autoroute, le projet de voie rapide ne connaît pas de développement

¹¹ *Ibid.*, p. 4.

¹² *Ibid.*, p. 18.

important durant la majeure partie des années 1950. L'idée d'une autoroute est-ouest reste présente en toile de fond, mais les discussions gouvernementales sur ce sujet restent essentiellement centrées sur la question du financement¹³. Il faut dire qu'à cette époque, le besoin d'une voie rapide traversant l'île est en partie comblé par la construction du boulevard Métropolitain, décidé dans les années 1950 et inauguré en 1960, visant à la fois à desservir un secteur industriel et tertiaire en expansion et à valoriser le développement urbain de la partie nord de la ville¹⁴. Cela dit, malgré l'inauguration du boulevard Métropolitain, le centre-ville et le quartier des affaires ne sont toujours pas desservis par une voie rapide dans les années 1960.

7.1.1 Premières oppositions

C'est à cette époque que commence à se manifester une opposition croissante au projet d'autoroute. Malgré le souhait évoqué par Aimé Cousineau dans le rapport de 1948 d'inscrire la voie rapide est-ouest dans une politique intégrée des transports à Montréal, qui comprenait notamment la construction d'un axe routier nord-sud et d'un métro, ces différents projets se retrouvent parfois en compétition. Certains acteurs publics expriment ainsi leur préférence de voir la priorité accordée à la construction d'un métro pour régler le problème du transport de masse en milieu urbain. C'est le cas de Jean Drapeau et son équipe qui, pendant la campagne électorale municipale de 1960, conteste l'urgence accordée à l'autoroute pour préférer le métro. À l'instar d'un réseau routier moderne, la construction d'un métro est également justifiée par la volonté d'assurer à Montréal un développement similaire à celui des grandes villes occidentales, d'autant plus que Toronto, grande rivale de Montréal pour le statut de métropole du Canada, se dote de son système de métro dès 1954. Par ailleurs, plusieurs experts – économistes, urbanistes – s'inquiètent

¹³ Robinson, « *The Streets Belong to the People* », p. 243.

¹⁴ André Lortie (dir.), *Les années 60 : Montréal voit grand*, Montréal, Centre canadien d'architecture, 2004, p. 133.

publiquement de l'impact du nombre croissant d'automobiles privées dans la ville¹⁵. Certains d'entre eux, comme Romeo Mondello, directeur du Service d'urbanisme de la Ville de Montréal en 1957, se questionnent à savoir s'il n'est pas préférable de restreindre l'accès au centre-ville à ces automobiles et développer un système efficace de transport collectif¹⁶. Tout comme ceux qui cherchent à aller de l'avant avec la construction de l'autoroute depuis plusieurs années, les partisans du métro s'inspirent eux également de l'expérience des États-Unis; non seulement certaines villes américaines avaient-elles commencé à miser sur un réseau étendu de transport collectif pour résoudre les problèmes de la circulation urbaine, mais d'autres agglomérations, comme Los Angeles, fournissaient des contre-exemples éloquents des dangers de privilégier l'automobile au profit du transport collectif¹⁷.

L'impact du tracé de l'autoroute, projeté en bordure du fleuve, suscite également des oppositions. Certains craignent notamment que la présence de l'autoroute ne coupe les berges du reste de la ville et qu'elle n'altère par la même occasion la vue sur le littoral¹⁸. Dans les médias, la critique la plus élaborée contre l'autoroute au tournant des années 1960 concerne toutefois la menace qu'elle représente pour de nombreux bâtiments historiques logés dans le Vieux-Montréal le long de la rue de la Commune, incluant le marché Bonsecours, le Château Ramezay et, plus à l'est, la prison des Patriotes¹⁹. Ces critiques coïncident avec un processus de renouvellement du regard sur les quartiers centraux et l'émergence de préoccupations quant à la conservation du

¹⁵ AVM, VM6-D2090-12, Roland Côté, « En attendant ces 350 millions... Montréal étouffé par ses autos », *La Presse*, ill., 1957 ; « Selon M. Valmore Gratton : dans vingt ans, un million d'autos de plus à Montréal », *Le Devoir*, 15 juin 1965.

¹⁶ AVM, VM6-D2090-12, « Suggestion de M. Mondello : Interdire à l'auto privée l'accès au 'cœur' de la ville », *La Presse*, 23 septembre 1958 ; « Catering to people ahead of machines », *The Montreal Star*, 27 juillet 1965 ; Brian Stewart, « Mass transport, not new roads answer to traffic », *The Gazette*, 7 octobre 1969.

¹⁷ AVM, VM6-D2090-12, « Ne pas imiter Los Angeles », *Montréal-matin*, 29 mars 1962.

¹⁸ Robinson, « *The Streets Belong to the People* », p. 245.

¹⁹ AVM, VM6-D2090-12, Myer Negru, « Expressway issue in air », *The Gazette*, 18 mars 1958 ; « Survey needed to save buildings », *The Gazette*, 11 août 1959.

patrimoine bâti de la ville²⁰. Puisque le Vieux-Montréal est déclaré arrondissement historique par le gouvernement provincial en 1964, le parcours longeant le fleuve doit être exclu pour le tronçon de l'autoroute dans le centre-ville. Le tracé dans l'axe de la rue Vitré, qui comprend une portion établie en tunnel, est donc retenu et reste le même jusqu'à la construction de l'autoroute.

Si le bien-fondé d'une autoroute n'est pas vraiment remis en cause à cette époque, certains Montréalais soutiennent néanmoins l'idée d'un compromis entre la préservation du patrimoine historique et le lourd prix à payer en matière des nombreuses démolitions que représente l'autoroute. Cette remise en question précoce laisse présager certaines des critiques à saveur environnementale qui sont reprises par les opposants à l'autoroute une quinzaine d'années plus tard, notamment en ce qui concerne les avantages du transport en commun, le trop grand espace accordé aux voitures privées dans la ville, la destruction de la beauté de la ville et la volonté de préserver le patrimoine urbain.

7.1.2 La mise en marche vers l'autoroute

Au début des années 1960, l'annonce de la tenue de l'Exposition universelle de 1967 à Montréal par le maire Jean Drapeau, ajoutée à la décision des trois paliers de gouvernement de faire passer la transcanadienne à travers le cœur de l'île – assurant ainsi une aide financière fédérale – procure des incitatifs afin de précipiter la construction d'un tout nouveau réseau routier ceinturant le centre-ville. Les routes projetées comprennent le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, l'échangeur

²⁰ Sur ce processus, voir les études de Martin Drouin, qui analysent la construction des notions de « taudis » et de « patrimoine » et affirment que paradoxalement, ces deux manières de qualifier l'environnement bâti peuvent s'appliquer à la même figure architecturale. « La renaissance du Vieux-Montréal : usage, histoire et architecture (1960-1979) », dans Capucine Lemaître et Benjamin Sabatier (dir.), *Patrimoines : fabrique, usages et réemplois*, Québec, Éditions MultiMondes, 2008, p. 179-202 et « De la démolition des taudis à la sauvegarde du patrimoine bâti (Montréal, 1954-1973) », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 41, no 1 (automne 2012), p. 22-36.

Turcot et les autoroutes Décarie, Bonaventure et est-ouest. En 1964, le maire Drapeau dévoile le tracé officiel de l'autoroute est-ouest à la suite d'une entente entre les trois paliers de gouvernement, affirmant que la majeure partie des coûts serait assumée par Québec²¹. Déterminé conjointement par des urbanistes de la Ville, le gouvernement provincial et la firme d'ingénieurs-conseils Lalonde-Valois, le tracé retenu, le même que celui qui sera annoncé en 1970, doit longer les voies ferrées du Canadian Pacific dans le centre-ville et poursuivre cet axe jusqu'à la rue Papineau, pour ensuite bifurquer vers le nord et emprunter la rue Rouen jusqu'au pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. Selon l'arrangement convenu, Québec doit assumer le coût de la construction de la route, alors que Montréal doit déboursier les dépenses reliées aux expropriations et aux voies de desserte.

Malgré cette annonce concernant l'autoroute est-ouest, le ministre provincial des Transports, Bernard Pinard, envisage de commencer les travaux après 1967 seulement, prétextant garder ce chantier afin de dynamiser le secteur de la construction au lendemain de l'Expo 67²². Mis à part ce délai planifié, la construction du réseau d'autoroutes projeté dans le centre-ville de Montréal est rapide, de sorte que les autoroutes Bonaventure et Décarie ainsi que l'échangeur Turcot et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine sont inaugurés en 1967, juste à temps pour le début de l'Exposition.

Afin de préparer le chantier du tronçon ouest de la future transcanadienne, dans le secteur de Westmount-en-bas, le gouvernement envoie dès 1965 des avis d'expropriation touchant 85 demeures, qui sont par la suite démolies au début de 1967²³. Une fois le tumulte de l'Expo apaisé, les autorités provinciales restent

²¹ AUM, MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. « Historique de l'autoroute est-ouest », 1971, p. 10.

²² AVM, VM6-D2090-12, « On entreprendra la construction de la section est-ouest de la route transcanadienne qu'après 1967 », *La Presse*, 31 mars 1965.

²³ AVM, VM6-D2090-12, Bob Hayes, « Westmount properties marked for highway », *The Gazette*, 14 octobre 1965.

toutefois discrètes sur le chantier de l'autoroute est-ouest, attribuant des délais supplémentaires au manque de financement disponible et aux tergiversations et négociations tenues secrètes entre Québec et Montréal quant au tracé de la route, sans cesse remanié²⁴. À Westmount, ces retards ne plaisent pas aux résidents ; les maisons déjà démolies font place à des terrains vacants, des familles ont dû se retrouver un logement ailleurs et le sentiment que la population n'est pas prise en considération dans les projets du gouvernement prend plus d'ampleur²⁵.

Les journaux rapportent que le tracé de la future autoroute, toujours projeté dans l'axe de la rue Rouen en décembre 1967, nécessitera de nombreuses expropriations dans l'est, tant commerciales que privées, sans toutefois que les détails exacts soient connus des résidents. Le journal *La Presse* indique ainsi qu'entre 2 000 et 3 000 familles devront être relogées²⁶. Devant ces prévisions approximatives, certains commerçants ciblés par ce tracé expriment leurs inquiétudes. Ils affirment que cette route, au lieu de dynamiser l'est comme le gouvernement le promet, va plutôt entraîner la fermeture de plusieurs boutiques²⁷. Par ailleurs, si le projet n'est toujours pas remis en question en 1967, de nouvelles considérations de justice sociale commencent à émerger sur la scène publique. À cet égard, Paul-Émile Sauvageau, le député représentant l'Union nationale dans la circonscription de Bourget, dénonce le « coût humain » de l'autoroute et le manque d'égards dont font preuve les gouvernements pour les familles qui seront expropriées en négligeant de prévoir la construction de nouvelles habitations afin de les reloger²⁸.

²⁴ AVM, VM6-D2090-12, « Il appartient au Québec de décider où passera la Transcanadienne » – M. J.A. Thomas », *Les Nouvelles de l'est*, 24 août 1967.

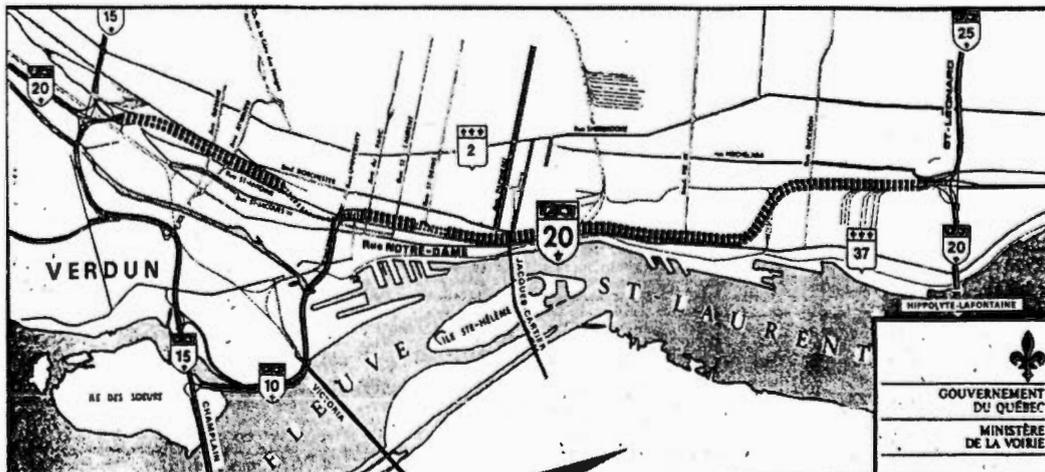
²⁵ AVM, VM6-D2090-12, « People come second », *The Montreal Star*, 19 avril 1968.

²⁶ AVM, VM6-D2090-12, Florian Bernard, « Le tracé de la transcanadienne dans l'est: une avalanche d'expropriations », *La Presse*, 22 décembre 1967.

²⁷ AVM, VM6-D2090-12, « Déception pour les marchands de la rue Ontario », *Les Nouvelles de l'est*, 11 janvier 1968.

²⁸ AVM, VM6-D2090-12, « Le député de Bourget voit 'l'aspect humain' : 'Il faudrait avant tout songer aux familles qui devront déménager...' », *Les Nouvelles de l'est*, 11 janvier 1968.

Après qu'il fût successivement annoncé, commencé et retardé, le gouvernement libéral de Robert Bourassa, nouvellement élu en avril 1970, ramène le projet d'autoroute à la surface au mois de novembre de la même année. L'annonce du gouvernement s'inscrit dans une série de mesures prévues afin de combattre efficacement la crise du chômage prévue pour l'hiver. La mise en chantier des premières phases de construction, simultanément entreprises dans le centre-ville et dans l'est, doit ainsi fournir de l'emploi à plus de 4 000 travailleurs dès janvier 1971, en plus de mieux équilibrer la vie économique de l'est et de l'ouest²⁹.



Carte 7.1 : Tracé définitif de l'autoroute est-ouest en juillet 1971³⁰

7.2 Autoroute est-ouest : deux visions irréconciliables

L'annonce de la construction d'une nouvelle autoroute n'est pas une situation nouvelle, ni même surprenante pour les Montréalais en 1970. Au contraire, comme

²⁹ AVM, VM6-D2090-12, Claude-Guy Jasmin, « Au Québec : un budget supplémentaire pour financer \$162 millions de travaux », *Montréal-matin*, 19 novembre 1970 ; « Autoroute est-ouest: un retard de Québec aurait pu lui coûter quelque \$90 millions », *La Presse*, 14 janvier 1971.

³⁰ AVM, VM6-D2090-12, « Tracé définitif de l'autoroute est-ouest », *La Presse*, 13 juillet 1971.

nous venons de le mentionner, la décennie 1960 a vu l'espace montréalais se déployer, se réinventer, se transformer, bref, subir une série de changements qui a laissé un impact profond et permanent sur le tissu urbain. L'administration centralisée du maire Drapeau et de son Parti civique, qui règne de 1960 à 1986, n'est pas étrangère à cette dynamique. Fort de sa victoire éclatante aux élections municipales de 1960, le tandem formé du maire Jean Drapeau et de Lucien Saulnier, président du comité exécutif de la Ville durant toute la décennie, amorce une stratégie de développement marquée par la réalisation de projets de modernisation à grande échelle dans l'objectif de faire de la ville une destination internationale et ouverte sur le monde, tels que la Place des Arts, le réseau de métro, de nouveaux axes routiers ceinturant le centre-ville, l'Expo 67 et les Jeux olympiques de 1976³¹. Par ailleurs, Montréal devient également l'épicentre de la modernisation qui s'opère sur la scène provinciale avec la Révolution tranquille, en bénéficiant de la mise en place d'institutions publiques, économiques et culturelles de grande envergure, symbolisées par la Place Ville-Marie, le siège social d'Hydro-Québec, la Place Bonaventure, l'Université du Québec et, un peu plus tard, la Maison de Radio-Canada et le Complexe Desjardins. Avec ces réalisations, le centre-ville et le quartier des affaires s'éloignent graduellement du Vieux-Montréal pour se rediriger vers l'ouest dans l'axe du nouveau Boulevard Dorchester.

Ainsi, tout au long des années 1960, Montréal connaît ainsi un développement et un dynamisme évidents. Tous ces projets, et particulièrement le vaste réseau d'infrastructures autoroutières qui se met en place dans les années 1960, correspondent à la forme d'urbanisation que James C. Scott a nommée l'« authoritarian high modernism »³². Ce type de modernité favorise précisément une vision du progrès dominée par les projets à grande échelle, commandée par un État

³¹ Pour des exemples de ces grands projets, voir Lortie, *Les années 60*.

³² James C. Scott, *Seeing Like a State : How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, New Haven, Yale University Press, 1998, chapitre 3.

fort et technocratique et reposant sur la suprématie des connaissances scientifiques et des experts comme des bureaucrates, ingénieurs, urbanistes.

En méprisant les coûts sociaux, historiques et humains, et en ayant peu d'égards pour la société civile, les projets associés à ce type de développement ne bénéficient toutefois pas à tous. En effet, le nouveau visage moderne de Montréal n'a été possible qu'au terme de campagnes massives de rénovation urbaine qui ont un impact profond et permanent sur le tissu résidentiel de la ville, en sacrifiant le patrimoine bâti au profit d'un développement massif qui ne répond pas à un plan de développement cohérent de la ville. Dans la plupart des cas, ces campagnes ciblent des quartiers plus anciens et défavorisés sans prévoir la reconstruction de logements, entraînant des conséquences dramatiques pour leurs résidents. La plupart de ces opérations de rénovation urbaine menées au nom du progrès à cette époque ont donc renforcé les injustices sociales et environnementales à l'égard des communautés habitant ces quartiers³³. C'est le cas avec la construction des premières phases du réseau d'autoroutes dans le centre-ville, qui ont déjà engendré beaucoup d'expropriations à la fin des années 1960, sans que les résidents déplacés n'obtiennent de l'aide afin de se reloger. Ce tout nouveau réseau routier permet à un nombre sans précédent de voitures privées de circuler dans la ville, qui ont à leur tour grugé une part considérable de l'espace urbain avec les nouvelles infrastructures qui leur sont consacrées, comme les stationnements.

³³ Claire Helman, *The Milton-Park Affair : Canada's Largest Citizen-Developer Confrontation*, Montréal, Véhicule Press, 1987; Claire Poitras, « A City on the Move » : The Surprising Consequences of Highways », dans Stéphane Castonguay et Michèle Dagenais (dir.), *Metropolitan Natures: Urban Environmental Histories of Montreal*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2011, p. 168-183; Vincent Garneau, *Le Conseil des œuvres de Montréal : animation sociale, démocratie participative et affrontement politique*, mémoire de maîtrise en histoire, UQAM, 2011.

7.2.1 La montée de l'opposition citoyenne

Dans ce contexte, l'annonce de la mise en branle du chantier de l'autoroute est-ouest en novembre 1970 soulève rapidement une vague de protestations. Dans la population, l'opposition est principalement divisée en deux pôles, qui reflètent le tracé de l'autoroute. D'abord, celui des citoyens de Westmount-en-bas, une section de la ville de Westmount adjacente au quartier Saint-Henri. Selon les militants qui s'opposent au projet d'autoroute, ce quartier renferme une communauté mixte, accueillante, très axée sur la famille, composée d'un mélange de francophones et anglophones, de professionnels et d'ouvriers « striving to do well in life » et ressemblant peu aux gens aisés de Westmount. Ces résidents travaillent surtout dans le quartier, à l'usine d'Imperial Tobacco, comme employés municipaux et même comme chauffeurs de taxi³⁴. Déjà échauffés par les expropriations et démolitions ayant affecté leur quartier en 1967, qui n'avaient fait place qu'à des terrains vacants, ces citoyens dénoncent plus particulièrement une bretelle d'accès menaçant 125 résidences supplémentaires dans le secteur de l'avenue Greene et de la rue Sainte-Antoine. Ces militants critiquent l'ensemble du projet d'autoroute, mais leurs actions et revendications concrètes concernent essentiellement les rampes d'accès menaçant leur quartier.

Dans ce quartier, la contestation est menée par de jeunes professionnels éduqués, parfois pères de famille, résolus à sauver leur quartier au nom de la justice sociale et à prévenir que la ville soit « Los Angelized »³⁵, que leur propre maison soit menacée

³⁴ Centre de documentation du Centre d'histoire de Montréal, Entrevue avec David Carruthers, 19 mai 2010. Dans le cadre de l'exposition Quartier disparus, le Centre d'histoire de Montréal a mené des recherches sur les zones de la ville détruites par la construction de l'autoroute Ville-Marie. Ce « quartier » n'a finalement pas fait partie de l'exposition, mais le Centre a tout de même conservé le matériel recueilli durant ses recherches, notamment plusieurs entrevues avec des militants et professionnels de l'époque.

³⁵ AVM, VM6-D2090-12, « The Trans-Canada argument goes on and so does road », *The Gazette*, 23 avril 1971.

d'expropriation ou non. David Carruthers représente bien le type de militant qui s'impliquait dans la lutte à l'autoroute à Westmount. Décrit dans *The Gazette* comme étant « a junior executive in tweed and horn-rimmed glasses who once lectured at the University of Western Ontario », Carruthers, historien de formation, met sur pied le Comité d'action de Westmount avec l'aide de Peter Katodis, un psychologue du quartier. Bien que sa maison ne soit pas ciblée par les démolitions, Carruthers affirme qu'il se sent « incensed enough to fight for the preservation of the beauty of the city he loves »³⁶. Carruthers et Katodis sont rejoints dans leur lutte par différents militants, comme Fernand Leclair, Bob Davis et Mark Zannis, qui s'impliquent au sein du comité de citoyens de Westmount-en-bas et du comité d'action du quartier, deux groupes qui joignent le Front commun dès sa formation³⁷. Ils bénéficient également du soutien de Joseph Baker, architecte et professeur à McGill. Brian Merrett, photographe, joue aussi un rôle important dans le Comité d'action. Au début des années 1970, Merrett entretient déjà plusieurs liens avec la mouvance contestataire montréalaise, notamment avec des associations environnementales et de préservation, dont la *Society to Overcome Pollution*, la Société pour vaincre la pollution et, plus tard, Héritage Montréal³⁸. Lorsque le comité d'action de Westmount-en-bas est formé en 1970-1971, Merrett est invité à joindre la lutte afin de la documenter par le biais de reportages photographiques. Il passe ainsi quelques jours à arpenter les secteurs démolis afin de les photographier, et documente également les manifestations publiques contre l'autoroute. Plusieurs de ses photographies sont exposées au Musée des beaux-arts de Montréal en 1971, dans le cadre de l'exposition Montréal Plus ou moins.

³⁶ AVM, VM6-D2090-12, Adrian Waller, « The Trans-Canada argument goes on and so does road », *The Gazette*, 23 avril, 1971.

³⁷ AVM, VM6-D2090-12, « The fight led by two men », *The Gazette*, 23 avril 1971; « The Trans-Canada argument goes on and so does road », *The Gazette*, 23 avril 1971.

³⁸ En 1970, Merrett a notamment aidé la STOP à bâtir un dôme géodésique qui est devenu une cabine d'information lors du Jour de la Terre. Merrett affirme également que cette collaboration avec les groupes environnementaux était un moyen pour lui de faire connaître ses photographies, tout en participant à la conscientisation d'enjeux environnementaux et de préservation du cadre bâti qui étaient importants pour lui. Centre d'histoire de Montréal, entrevue avec Brian Merrett, 7 avril 2010.

L'autre pôle est celui du quartier Hochelaga-Maisonneuve, largement francophone et ouvrier, où plus de 2 000 logements sont menacés de destruction afin de faire place à l'autoroute³⁹. La Ville de Montréal étant alors aux prises avec une pénurie de logements abordables, ces destructions sont critiquées avec véhémence et provoquent la mobilisation de plusieurs groupes citoyens, communautaires, syndicalistes et de personnalités politiques qui unissent leur force au sein du Front commun. On y retrouve notamment les comités d'action politique de Maisonneuve et de Papineau, affiliés au FRAP, le comité de logement Saint-Louis, l'Association des locataires et petits propriétaires d'Hochelaga-Maisonneuve, les députés péquistes des comtés St-Jacques, Ste-Marie, Maisonneuve, Lafontaine et Bourget, ainsi que le Conseil central de la Confédération des syndicats nationaux de Montréal (CSN)⁴⁰. Menée entre autres par le syndicaliste Michel Bourdon, vice-président du Conseil central de la CSN, la mobilisation en opposition à l'autoroute dans Hochelaga-Maisonneuve reflète la nature ouvrière du quartier et de ses préoccupations concernant l'emploi et le logement. À cet égard, ceux qui se mobilisent évoquent le sentiment que le quartier est ciblé, puis ignoré et méprisé par le gouvernement libéral précisément en raison de cette nature ouvrière et francophone⁴¹.

Outre ces deux pôles de résistance, la lutte au projet d'autoroute est également appuyée par certains organismes communautaires à caractère métropolitain. Les opposants à l'autoroute ont ainsi bénéficié du soutien du Comité sur l'habitation et la rénovation urbaine, un organisme patronné par le Conseil de développement social et le *Montreal Council of Social Agencies*. Les critiques formulées par son coprésident, l'architecte Joseph Baker, également professeur à McGill, synthétisent une opinion

³⁹ AVM, VM6-D2090-12, « Gérard Pelletier critique le projet québécois : l'autoroute est-ouest, une impensable charcuterie », *Le Devoir*, 14 décembre 1970; « Westmount Blocks Highway Ramp », *The Montreal Star*, 26 décembre 1970.

⁴⁰ AVM, VM6-D2090-12, « Dès janvier, prolongement de l'autoroute à Montréal : Investissement de \$87 millions – Du travail pour 3,000 personnes », *La Presse*, 14 novembre 1970.

⁴¹ AVM, VM6-D2090-12, « L'autoroute passera tout juste au nord de Notre-Dame », *Le Devoir*, 5 février 1971.

partagée par plusieurs opposants: les sommes investies dans ce projet devraient être consacrées à la construction de logements abordables, au développement d'un réseau efficace de transport public, ainsi qu'à la lutte à la pollution⁴². S'appuyant sur de nombreux exemples d'autoroutes urbaines à travers l'Amérique du Nord qui se sont avérées coûteuses, inefficaces et polluantes, Baker affirme que « the expressway concept as a 'mover of people' [is] obsolete and socially objectionable since it usually forced the dislocation of those who where 'economically deprived' ». Parlant au nom du comité, Baker conclut simplement : « Don't build it »⁴³.

7.2.2 Différentes conceptions du progrès

Force est de constater que dès le début de la controverse sur l'autoroute est-ouest, deux conceptions irréconciliables s'opposent, toutes deux enchâssées dans une rhétorique du progrès. Ces débats ne consistent pas à se positionner pour ou contre le progrès ; ils cherchent à déterminer ce que représente le progrès, une notion qui reste mal définie, voire « traumatisante »⁴⁴ pour plusieurs, qui craignent de se prononcer contre l'idée de progrès. D'un côté, les partisans de l'autoroute, comme le gouvernement provincial, l'Association du camionnage du Québec et l'Association des Hommes d'affaires de l'Est, affirment que l'autoroute est un facteur de progrès inévitable et de prospérité économique, puisqu'elle facilitera le transport routier et la circulation et préviendra le déclin économique du centre-ville⁴⁵. Quant aux opposants,

⁴² AVM, VM6-D2090-12, François Barbeau, « Le comité de rénovation : Des maisons plutôt que l'autoroute », *Le Devoir*, 26 novembre 1970.

⁴³ AVM, VM6-D2090-12, Charles Lazarus, « Turcot interchange extension justified economically », *The Montreal Star*, 27 novembre 1970.

⁴⁴ L'expression provient des commissaires de la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest. AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. Rapport de la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest à Montréal, octobre 1971, p. 17. Danielle Robinson a également fait la même observation quant à l'importance de la notion du progrès lors de la controverse sur l'autoroute Spadina à Toronto, qui se déroulait sensiblement au même moment. Robinson, « Modernism at a Crossroad », p. 313.

⁴⁵ AVM, VM6-D2090-12, « Les camionneurs se prononcent en faveur de l'autoroute », *La Presse*, 22 décembre 1970; « La S.H.A.E. et l'autoroute », *Nouvelles de l'Est*, 21 avril 1971.

leur opinion est non équivoque : « l'autoroute est-ouest, c'est pas le progrès ! »⁴⁶. Ils rejettent l'idée que l'autoroute soit synonyme de progrès puisqu'elle ne contribue aucunement à leur bien-être et renforce certaines injustices sociales⁴⁷.

Dans les médias comme dans certaines franges de la population, on se demande quel est le prix à payer pour cette nouvelle autoroute et, surtout, qui paiera ce prix : « Aux uns les quartiers-jardins, aux autres les chemins de fer, les autoroutes, les terrains de stationnement », résume un citoyen réagissant à l'autoroute dans une lettre ouverte au journal *Le Devoir*⁴⁸. Cette opinion quant aux modes traditionnels de développement urbain, symbolisés par les opérations de rénovation urbaine ciblant les quartiers les moins nantis, est également partagée par certains politiciens fédéraux et provinciaux. Dès le mois de novembre, le député fédéral du comté d'Hochelaga-Maisonneuve, Gérard Pelletier, fait une sortie remarquée dans les médias, en leur confiant l'opinion selon laquelle ce projet d'autoroute constitue une « impensable charcuterie » et que les « quartiers de l'est de Montréal ont leur propre vie et qu'on a pas le droit de la détruire »⁴⁹. Une vision similaire est partagée par les députés du Parti québécois qui sont alors dans l'opposition. Dans un éditorial étalé sur deux jours dans le *Journal de Montréal*, le chef du PQ, René Lévesque, voit dans l'annonce du projet d'autoroute, « un concept erroné hérité de gouvernements antérieurs », une manœuvre malhabile afin de créer des emplois, qui ne répond pas aux « dilemmes sans fin (habitation, éducation, santé, transport en commun, pollution) » engendrés par « la croissance désordonnée des régions urbaines »⁵⁰.

⁴⁶ AUM, fonds MCSA, M. G. 2076, C. 48, File 904. Michel Bourdon, pour le Front commun contre l'autoroute est-ouest, s.t., 23 avril 1971, p. 1.

⁴⁷ AVM, VM6-D2090-12, « L'autoroute est-ouest », *Le Devoir*, 27 novembre 1970.

⁴⁸ AVM, VM6-D2090-12, J. C. Lerclerc, « L'autoroute est-ouest », lettre à l'éditeur, *Le Devoir*, 27 novembre 1970.

⁴⁹ AVM, VM6-D2090-12, « Gérard Pelletier critique le projet québécois. L'autoroute est-ouest, une impensable charcuterie », *Le Devoir*, 14 décembre 1970.

⁵⁰ AVM, VM6-D2090-12, René Lévesque, « L'erreur de l'autoroute (2) », *Journal de Montréal*, 30 décembre 1970.

Cette compréhension de ce que devrait être le progrès véhicule également une représentation d'un mode de vie à privilégier, dans lequel la ville serait plus « humaine », où celle-ci serait rendue plus sécuritaire et conviviale par la diminution du nombre d'automobiles et l'augmentation d'espaces consacrés à la verdure et aux piétons. Ce faisant, le débat public sur l'autoroute polarise la population autour d'une dialectique qui oppose l'homme à l'auto : « autokind vs mankind », pour reprendre l'expression de l'Américain Kenneth R. Schneider⁵¹. Tout au long de la controverse, le transport collectif apparaît d'ailleurs comme une solution de rechange à l'autoroute, pour ses avantages sociaux, humains, économiques et environnementaux énormes:

Une approche sociale aux problèmes de circulation commande qu'on privilégie le transport par métro, qui évite la destruction d'habitations, qui transporte huit fois plus de passagers à l'heure, qui sert à toutes les classes de la société, qui évite l'accroissement du degré de pollution, qui stimule le développement de districts situés à l'extérieur du centre des affaires et qui atténue le problème de la circulation en n'encourageant pas l'utilisation de l'automobile dans le centre-ville⁵².

Pour plusieurs citoyens et politiciens locaux, le coût humain relié à l'autoroute est donc trop élevé et devant un développement urbain toujours plus orienté sur les besoins des automobiles privées, plusieurs proposent, comme le fait le député péquiste Marcel Léger, de « ramener la ville à des dimensions plus proches de l'Homme et non aux dimensions de ses automobiles »⁵³.

⁵¹ Cette expression est tirée du titre du livre de Kenneth R. Schneider, paru pour la première fois en 1971 aux États-Unis, qui dénonce la dominance de l'automobile dans la société américaine et l'état de dépendance à laquelle l'automobile a réduit la population. Kenneth Schneider, *Autokind vs Mankind : An Analysis of Tyranny, a Proposal for Rebellion, a Plan for Reconstruction*, New York, Norton, 1971.

⁵² AVM, VM6-D2090-12, « L'autoroute c'est pas le progrès », *Point de Mire*, 19 février 1971.

⁵³ AVM, VM6-D2090-12, « Selon Marcel Léger: l'autoroute crée des problèmes au lieu de les résoudre », *Montréal-Matin*, 30 janvier 1971.



Figure 7.1 : Mrs Campbell⁵⁴

Brian Merrett a photographié Madame Campbell « fighting the bulldozer with her windex and her rags » dans le cadre de reportages photographiques qu'il a réalisés lors de son implication dans le Westmount Action Committee. Ces deux photographies, qui se sont retrouvées dans l'exposition Montréal Plus ou Moins présentée au Musée des beaux-arts de Montréal en 1971, représentent bien la dualité qui oppose l'homme aux machines et qui était dénoncée lors de la mobilisation contre l'autoroute selon Merrett.

7.3 « L'air de Montréal n'est-il pas assez vicié comme cela ? » : autoroute et inquiétudes environnementales

Cette ambivalence à l'égard de la notion de progrès véhiculée par les opposants à l'autoroute est notamment motivée par l'émergence de nouvelles préoccupations environnementales sur la scène publique, comme nous l'avons vu au chapitre 4 de cette thèse. En effet, dans ce contexte, les risques de la pollution automobile sur la santé et l'environnement deviennent une inquiétude exprimée par une proportion

⁵⁴ Centre d'histoire de Montréal, Brian Merrett, « Mrs Campbell », 1971.

croissante de la population et jouent un rôle non négligeable dans la mobilisation contre l'autoroute, comme se souvient Brian Merrett :

We were aware that cars created pollution, not like we are today, but we were certainly aware that cars were not the future of urban environment. We knew that then, we weren't vocalizing it well, but we knew thousands more cars a day would come into the downtown so that was part of the environmental awareness. Selfishly it was my neighbourhood that was being torn up, but also it was that whole environmental concern⁵⁵.

Devant les estimations qui prédisent que l'autoroute est-ouest drainera quotidiennement 80 000 voitures de plus dans le centre-ville, plusieurs citoyens craignent une aggravation dramatique de la pollution atmosphérique, sonore et esthétique à Montréal et ce sentiment reste présent tout au long de la controverse concernant l'autoroute⁵⁶.

Ces appréhensions sont particulièrement évidentes dans les lettres ouvertes adressées aux journaux. Dans une lettre au journal *La Voix populaire*, un ouvrier exprime ses craintes en ces termes : « Nous allons tout simplement étouffer sous le carbone. L'air de Montréal n'est-il pas assez vicié comme cela ? »⁵⁷. Un autre citoyen, convaincu que les Montréalais auront tôt ou tard besoin de masques à gaz pour respirer, suggère une alternative au transport par l'automobile privée dans les pages du *Montreal Star* : bannir les automobiles du centre-ville et transformer les stationnements en parcs afin d'éviter que la ville ne suffoque⁵⁸. D'autres citoyens s'inquiètent plutôt de l'impact de l'autoroute sur l'environnement urbain et des inégalités environnementales et

⁵⁵ Centre d'histoire de Montréal, entrevue avec Brian Merrett, 7 avril 2010.

⁵⁶ Le chiffre 80 000 est d'abord avancé par Andy Melamed, un urbaniste qui s'implique dans le Front commun contre l'autoroute est-ouest, et est par la suite repris dans plusieurs analyses et articles de journaux. AVM, VM6-D2090-12, « À l'assemblée de contestation de l'autoroute est-ouest: salle comble! », *Nouvelles de l'Est*, 3 février 1971; « Highway protest dispatched », *The Montreal Star*, 13 mars 1971.

⁵⁷ AVM, VM6-D2090-12, « Non à l'autoroute », L'opinion ouvrier, *La Voix populaire*, 24 mars 1971.

⁵⁸ AVM, VM6-D2090-12, J. A. Paterson, « Rigid civic control of auto traffic needed if we are going to survive », lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, Monday, 3 mai, 1971.

sociales. Un journaliste du *Montreal Star* recueille les propos de « Mrs Dirk Jol of Davidson Street » qui confie, sur un ton plus nostalgique : « Gone will be this neighbourhood with a unique flavor and in its place will be a ghetto of low-income people who simply can't afford to move. The whole social fabric will be broken »⁵⁹. Si certains citoyens sont plus alarmistes que d'autres, l'opinion la plus fréquemment exprimée par les citoyens qui s'adressent aux journaux est celle que la pollution et le bruit résultant de l'autoroute risquent de ruiner la qualité de vie des résidents dont les quartiers auront déjà été défigurés par les expropriations, en plus de détruire la beauté architecturale et patrimoniale des quartiers, l'unicité de leur tissu urbain et l'appartenance communautaire⁶⁰.

Comme nous l'avons vu au chapitre 4, ces inquiétudes environnementales sont loin d'être marginales. Pour la majorité des groupes ou des individus luttant activement contre l'autoroute est-ouest, les conséquences environnementales de l'autoroute constituent un des arguments centraux afin de justifier sa contestation. C'est le cas pour le Comité sur l'habitation et la rénovation urbaine⁶¹, l'Association des locataires et petits propriétaires et le comité d'action politique de Maisonneuve⁶², le comité de citoyens de Westmount-en-bas⁶³, le Comité d'action de Westmount⁶⁴ et les députés du PQ dont les circonscriptions sont directement concernées par l'autoroute⁶⁵ qui

⁵⁹ AVM, VM6-D2090-12, « Highway will tear a neighborhood apart », *The Montreal Star*, 15 janvier, 1971.

⁶⁰ AVM, VM6-D2090-12, « Westmount citizens group seeks to block highway », *The Montreal Star*, 17 décembre 1970 ; « La beauté d'Hochelaga, ou pourquoi et comment arrêter l'autoroute », *Le Devoir*, 9 décembre 1971.

⁶¹ AVM, VM6-D2090-12, Paul Sauriol, « Une autoroute prématurée », *Le Devoir*, 16 décembre 1970.

⁶² AVM, VM6-D2090-12, « Contre l'autoroute. Les locataires du quartier Maisonneuve se regroupent », *Le Devoir*, 9 décembre 1970.

⁶³ AVM, VM6-D2090-12, Mark Zannis « Lettre au Devoir. Non à l'autoroute est-ouest », *Le Devoir*, 22 janvier 1971; AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. Présentation à l'audience publique, préparée par Marc Zannis, sociologue, et Robert Davis, travail social, Comité des citoyens de Westmount-en-bas, p. 7.

⁶⁴ AVM, VM6-D2090-12, « Highway protest dispatched », *The Montreal Star*, 13 mars 1971.

⁶⁵ AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904, Mémoire par les députés du PQ des comités directement impliqués de Bourget (Camille Laurin), Maisonneuve (Robert Burns), Saint-Jacques (Claude Charron), Sainte-Marie (Charles Tremblay), 8 mai 1971, p. 2 et 6.

verbalisent toutes leurs inquiétudes à l'égard des risques environnementaux de l'autoroute à plusieurs occasions.

Ces citoyens et associations sont appuyés dans leur mobilisation par les nouveaux groupes environnementalistes apparus sur la scène publique, tels la Société pour Vaincre la Pollution (SVP) et la *Society to Overcome Pollution* (STOP). Comme nous l'avons vu, ces groupes rejettent l'automobile et son mode de vie « auto-centrique » et favorisent le transport collectif et actif (vélo et marche). Ces associations motivent d'abord leurs discours par des préoccupations environnementales, mais elles les expliquent également par des idéaux de justice sociale et de démocratie participative. Ces valeurs les rendent particulièrement enclines à soutenir la lutte contre l'autoroute et à dénoncer les formes d'urbanisation qui avaient engendré l'autoroute Décarie et le boulevard Métropolitain, pour promouvoir « une planification urbaine axée sur le citoyen »⁶⁶. Évoquant la ville de demain, l'association souligne « la nécessité de cesser d'encourager la machine au détriment de l'homme » et insiste qu'il « [faut] diminuer le nombre d'automobiles et non contribuer à leur prolifération et substituer à une politique du béton, une politique des espaces verts et du transport public »⁶⁷. Afin de soutenir son argumentation, la SVP cite l'exemple de l'autoroute Décarie, en affirmant que ses environs présentent des concentrations en monoxyde de carbone excessivement élevées « qui [approchent] ou [atteignent] le niveau où des chercheurs ont décelé des troubles de la vision, de l'audition et de certaines facultés cérébrales »⁶⁸. Faisant allusion au boulevard Métropolitain, elle conclut: « Il suffit de [le] regarder pour frémir devant tant de laideur. Il faut plaindre les citoyens obligés de

⁶⁶ Jane Barr, *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement: 1970-1985*, mémoire de maîtrise, Université McGill, 1995, p. 130 ; « Les audiences sur l'autoroute: deux conceptions irréconciliables », *Le Devoir*, 24 avril 1971.

⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁸ AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. Mémoire de la Société pour Vaincre Pollution, p. 1-2.

vivre à l'ombre, dans le fracas strident et les éclaboussures (pluie, neige, sel, boues) d'une telle horreur. Nous refusons de financer une autre monstruosité semblable »⁶⁹.

Par ailleurs, à une époque où les différents paliers de gouvernements se dotent d'une expertise en matière de pollution de l'air, les études issues d'experts de la fonction publique dénonçant les effets nocifs du monoxyde de carbone sur la santé des populations ne sont pas rares. Pour le Service de santé, comme nous l'avons vu au chapitre 2, le lien entre la dégradation de la qualité de l'air et l'augmentation du nombre de véhicules dans la ville n'est plus à prouver. Dans une entrevue accordée au journal *The Montreal Star* en 1967, le directeur du Service, le Dr Roland Lamquin, affirme que la lutte à la pollution atmosphérique passe avant tout par la mise au point de mesures visant à régler la circulation dans la ville. Il ajoute : « We must stop giving further ground to the automobile [...] New parking grounds, autoroutes and the like were no solution »⁷⁰. Jusque dans les années 1970, les experts du Service de santé de Montréal continuent de véhiculer ces opinions concernant les risques associés à la pollution automobile et à la présence accrue de voitures privées dans la ville, contribuant ainsi à une prise de conscience des enjeux environnementaux de l'automobile. Les études qu'ils publient à ce sujet fournissent également des données et des conclusions sur lesquelles les détracteurs de l'autoroute peuvent appuyer leur argumentaire⁷¹. Au sujet de l'autoroute est-ouest, l'avis du Service de santé est clair : elle constituerait un facteur important de pollution et son directeur du Service précise qu'il est favorable « à ce qu'on éloigne le plus possible les grands axes routiers des secteurs urbains déjà très pollués »⁷². La non-consultation des organismes de santé

⁶⁹ *Ibid.*, p. 2.

⁷⁰ AVM, VM6-D2090-12, « Would curb automobiles: City health head asks pollution law », *The Montreal Star*, 29 novembre 1967.

⁷¹ La SVP, par exemple, s'appuie sur les données publiées dans le *Bulletin d'hygiène* du Service de santé de Montréal afin de s'opposer à l'autoroute. AVM, VM6-D2090-12, « L'autoroute est-ouest: après Toronto, pourquoi pas Montréal ? », *Le Devoir*, 17 juin 1971.

⁷² AVM, VM6-D2090-12, « Pas de consultation avec les organismes s'occupant de pollution », *La Presse*, 27 novembre 1970.

publique dans la mise à exécution des plans de l'autoroute fait toutefois douter de l'importance accordée à cette expertise, qui ne soutient guère la vision dominante imposée par Québec⁷³.

Relayée dans les médias, la revendication visant à faire de l'environnement un facteur à prendre en considération dans le calcul du « coût social » de l'autoroute rattrape les autorités politiques responsables du projet. Au sein de l'administration municipale, cette nouvelle sensibilité environnementale incite la Ville à nuancer son soutien initial pour un projet qu'elle avait pourtant souhaité et même préparé depuis plusieurs décennies. C'est du moins ce qu'évoquent les propos de Lucien Saulnier. Premier président de la Communauté urbaine de Montréal créée en janvier 1970, il avait été, durant toute la décennie 1960, à la tête du comité exécutif de la Ville de Montréal. Formant une alliance puissante avec Jean Drapeau, Saulnier se démarque toutefois du maire en incarnant le côté pragmatique et organisateur du tandem⁷⁴. Lors de la controverse, Saulnier est d'ailleurs beaucoup plus présent que Drapeau dans les médias. À plus d'une occasion, il confie aux journaux son ambivalence à l'égard des bienfaits de l'autoroute et des conséquences environnementales d'une utilisation encore plus importante des automobiles. Sans s'opposer formellement à l'autoroute, Saulnier préfère toutefois donner priorité au prolongement du métro, un projet que Drapeau et lui ont su imposer lors des élections en 1960 et dont la première phase s'est concrétisée en 1966. Selon lui, ce projet permettrait aux autorités d'appliquer « des mesures visant à décourager les automobilistes de se rendre dans le centre-ville en voiture »⁷⁵ et pourrait même éventuellement permettre au directeur de l'assainissement de l'air « de fermer, au besoin, tout un quartier à la circulation dans

⁷³ *Ibid.* ; « La Société des architectes de Montréal : Non à l'autoroute », « Les ingénieurs se joignent au Front commun contre la construction de l'autoroute Pinard », *La Presse*, 17 septembre 1971.

⁷⁴ Lortie, *Les années 60*, p. 53.

⁷⁵ AVM, VM6-D2090-12, « Lucien Saulnier : Le prolongement du métro est plus urgent que la construction de l'autoroute », *Le Devoir*, 21 décembre 1970.

les cas de pollution intense »⁷⁶. Par ailleurs, contrairement au métro, l'autoroute ne réglerait pas les problèmes de congestion en milieu urbain et pourrait même peut-être les empirer : « Plus de facilités entraînent plus de voitures et plus de voitures requièrent plus de facilités. La spirale fatale se développe »⁷⁷. Selon Saulnier, s'il est vrai que le tracé de l'autoroute est d'abord l'œuvre de fonctionnaires montréalais, il est toutefois souhaitable de réexaminer ce type de projets à la lumière de l'urbanisme des années 1970, admettant du même coup l'importance des nouvelles considérations en matière d'urbanisme et d'environnement.

Dès janvier 1971, la Ville de Montréal officialise la position de Saulnier. L'administration municipale fait parvenir une lettre signée par le maire Jean Drapeau au gouvernement provincial ainsi qu'aux médias, demandant la suspension immédiate des travaux de l'autoroute est-ouest et ce, malgré toutes les sommes déjà investies, afin de réétudier l'ensemble du projet et ses impacts sur le tissu urbain⁷⁸. Dans cette lettre, les autorités municipales expriment l'opinion que le problème de l'autoroute « n'a nullement l'acuité qu'on lui prête » et que les autorités provinciales devraient miser sur le transport en commun, plus urgent et prioritaire⁷⁹. La lettre, censée représenter l'opinion de tous les membres du comité exécutif, insiste d'ailleurs sur le fait que le transport collectif et les piétons devraient avoir préséance sur les automobiles dans la ville et qu'une voie rapide soulève des problèmes qui touchent à l'aménagement du centre-ville et à la préservation du milieu urbain⁸⁰.

⁷⁶ AVM, VM6-D2090-12, Claude Masson, « Autoroute... à courte vue », *La Presse*, 20 novembre 1970.

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. Lettre du président du comité exécutif de la Ville de Montréal au Premier ministre Robert Bourassa, 20 janvier 1971 ; André Charbonneau, « Montréal demande à la Voirie de suspendre tous les travaux. L'autoroute remise en question », *Le Devoir*, 22 janvier 1971.

⁷⁹ AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. Lettre du président du comité exécutif de la Ville de Montréal au Premier ministre Robert Bourassa, 20 janvier 1971.

⁸⁰ AVM, VM6-D2090-12, André Beauvais, « L'opposition de Montréal au tracé de l'autoroute se durcit : 'Qu'on arrête les travaux' », *La Presse*, 22 janvier 1971.

Bien que cette lettre ravit les opposants à l'autoroute, qui y voient un certain degré d'appui dans leur mobilisation⁸¹, elle s'explique probablement davantage par des considérations politiques et électorales qu'environnementales : c'est en effet moins l'autoroute qui est remise en question par Drapeau que l'exclusion de la Ville dans le lancement du projet⁸². Ainsi, le prolongement du métro semble d'autant plus « prioritaire » pour la Ville qu'il s'agit non seulement d'un projet depuis longtemps mis de l'avant par l'administration Drapeau-Saulnier, mais surtout qui est piloté par les autorités montréalaises. Lorsque le gouvernement déplace, à la demande de Montréal, le tracé de l'autoroute le long de la rue Notre-Dame afin de diminuer le nombre d'expropriations, Drapeau prend le devant dans les médias et se déclare satisfait, affirmant même n'avoir jamais remis en question cette « mesure commandée par le progrès »⁸³.

De son côté, Saulnier, s'il concède que « tant que le public n'aura pas accepté de ne pas se servir d'automobiles, il faudra des autoroutes »⁸⁴, poursuit ses sorties médiatiques penchant du côté des opposants à l'autoroute. Le projet étant exclusivement de compétence provinciale, Saulnier, dégagé de toute responsabilité, a le champ libre pour critiquer l'attitude de Québec. Il formule ainsi le souhait que l'opposition publique à l'autoroute puisse servir de leçon au gouvernement provincial, qui devrait dorénavant consulter la population sur un projet d'une telle envergure⁸⁵. « Cette autoroute », déclare-t-il à un groupe de manifestants, « ne peut être arrêtée que si quelqu'un réussit à convaincre le gouvernement. Nous avons

⁸¹ AVM, VM6-D2090-12, André Charbonneau, « Montréal demande à la Voirie de suspendre tous les travaux. L'autoroute remise en question », *Le Devoir*, 22 janvier 1971.

⁸² AVM, VM6-D2090-12, « Drapeau : Montréal veut participer aux décisions sur l'autoroute est-ouest », *Le Devoir*, 28 décembre 1970.

⁸³ *Ibid.* ; « L'opposition de Montréal au tracé de l'autoroute se durcit : 'Qu'on arrête les travaux' », *La Presse*, 22 janvier 1971 ; « La pollution à Montréal : Il ne faut pas créer de panique ; la situation s'améliore (Drapeau) », *Le Devoir*, 8 février 1971.

⁸⁴ AVM, VM6-D2090-12, « M. Saulnier précise sa pensée : 'L'autoroute est nécessaire' », *Le Devoir*, 5 avril 1971.

⁸⁵ AVM, VM6-D2090-12, « À des adversaires de l'autoroute, 'Ne lâchez pas', s'écrie Saulnier », *Le Devoir*, 30 mars 1971.

essayé, mais nous n'avons pas réussi. Continuez. Ça s'est déjà vu, dans d'autres villes, des projets qui ont été abandonnés même une fois commencés »⁸⁶. Il continue par ailleurs de critiquer la priorité accordée à l'automobile dans le développement urbain et l'aménagement de la ville, en se référant à la pollution sonore et atmosphérique que les autoroutes produisent et à la destruction des quartiers qui en résulte⁸⁷. Encore une fois, en prenant en considération les agissements de la Ville de Montréal, qui n'a jamais cherché à tempérer la domination de l'automobile, on peut toutefois nuancer ces propos de Saulnier, en les remettant dans le contexte d'un « pollution bandwagon » qui servait plus l'image des gouvernements que la lutte à la pollution, tel qu'évoqué aux chapitres 2 et 3.



Figure 7.2 : Transcanadienne est-ouest⁸⁸

Du côté du gouvernement provincial, le « pollution bandwagon » ne semble toutefois pas avoir le même attrait et l'attention accordée aux enjeux environnementaux de

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ AVM, VM6-D2090-12, « Car said doomed as city vehicle », *The Gazette*, 11 novembre, 1971.

⁸⁸ AVM, VM6-D2090-12, « Transcanadienne est-ouest », *Journal de Montréal*, 25 janvier 1971.

l'autoroute se fait tardive. Au mois d'avril 1971, le ministre délégué à l'Environnement, Victor Goldbloom, tente d'invalider les critiques formulées à l'égard de la pollution atmosphérique en affirmant qu'elles ne prennent pas en considération la recherche de nouveaux dispositifs devant enrayer presque complètement les émissions automobiles polluantes dès 1975⁸⁹. Un autre argument avancé par les partisans de l'autoroute est qu'une voie rapide contribuerait à réduire la pollution, puisque les automobiles roulant à grande vitesse émettent une moins grande quantité de monoxyde de carbone⁹⁰. Aux yeux de professionnels et d'experts s'opposant à l'autoroute, ces arguments ne tiennent toutefois pas la route et semblent bien peu convaincants devant l'expertise avancée par des ordres professionnels comme la Société des architectes de Montréal et la Fédération des ingénieurs et cadres du Québec, qui s'appuient sur de nombreux précédents aux États-Unis prouvant que les autoroutes urbaines créent plus de problèmes de pollution et de congestion qu'elles n'en règlent⁹¹.

L'étude des discours alimentant la controverse concernant l'autoroute est-ouest permet donc de conclure que les questions environnementales revêtent une nouvelle importance au début des années 1970, dans la société en général comme dans l'arène politique. Dès lors, les ramifications profondes des conséquences environnementales de l'autoroute, considérée à la fois comme un problème social, un obstacle à la qualité de vie, une source d'injustice envers certains quartiers et donc certaines classes sociales, une cause de pollution et une menace à la santé, incitent différentes

⁸⁹ AVM, VM6-D2090-12, « Highway's critics shortsighted: Goldbloom defends autoroute », *The Gazette*, 6 avril, 1971 ; « Trans-Canada highway: Noise problems studied », *The Montreal Star*, 17 juin, 1971.

⁹⁰ AVM, VM6-D2090-12, « Une solution à la pollution des villes: la construction de voies rapides », *Le Flambeau*, 27 juillet 1971 ; « L'autoroute Est-Ouest, c'est l'épine dorsale de tout le réseau routier de la région métropolitaine », *Transport commercial*, décembre 1971, p. 22-25 ; « Front commun pour l'autoroute est-ouest », *Transport routier du Québec*, Montréal, décembre 1971, p. 3-4.

⁹¹ AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 3, file 128. Joseph Baker, co-président du comité sur l'habitation et la rénovation urbaine de la région de Montréal, lettre non adressée, 25 novembre 1970 ; AVM, VM6-D2090-2, « Westmount Action Committee, 'Says Montreal adequately served by highways now' », lettre à l'éditeur, *The Gazette*, 15 juin, 1971.

catégories d'acteurs comme des citoyens, des environmentalistes, des scientifiques, des professionnels, des syndicats et des politiciens à se mobiliser ou, du moins, à se prononcer sur la nocivité de ces impacts. Malgré la réticence des gouvernements, surtout celle de Québec, à aborder le problème de la pollution lors de la controverse sur l'autoroute, cet enjeu environnemental est bien présent sur la scène publique. À cet égard, les commissaires siégeant à la Commission d'audiences publiques populaires, que nous aborderons plus loin, reconnaissent que ce phénomène doit dorénavant être pris en considération par les gouvernements et que sa gestion nécessite de cesser d'augmenter la pollution à la base, sans quoi ce « fléau des temps modernes » accapara rapidement la part du lion dans les budgets gouvernementaux⁹².

7.4 Autoroute, environnement et participation citoyenne

En émergeant sous la forme d'un mouvement local et « par le bas », la mobilisation contre l'autoroute est-ouest partage certains aspects du militantisme citoyen et des aspirations démocratiques typiques des années 1960 et 1970. À Montréal, le militantisme de cette époque a été interprété par plusieurs comme une réponse directe à la nature autocratique de l'administration Drapeau et du type de développement urbain qu'il privilégie. En effet, comme nous l'avons déjà abordé à quelques reprises, si son administration centralisée dispose de la marge de manœuvre nécessaire afin d'aller de l'avant avec de grands projets qui font la renommée de Montréal, elle néglige les processus de consultation et la participation des citoyens, créant un déficit démocratique qui devient la cible de plusieurs critiques⁹³. Au courant des années 1960, la mobilisation citoyenne s'exprime à travers la formation de groupes

⁹² AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. Rapport de la Commission, p. 28.

⁹³ Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, deuxième édition, Montréal, Boréal, 2000, p. 539.

populaires et de comités de citoyens qui ont vu le jour afin d'aider les populations subissant les contrecoups du capitalisme, de pallier l'inaction de l'État dans un certain nombre de domaines sociaux et de démocratiser la vie politique municipale. Vers la fin de la décennie, de nouvelles perspectives d'action plus politisées mènent à la création de comités d'action politique qui embrassent de plus en plus des idéologies radicales de gauche afin de remettre en question les structures de pouvoir qui leur sont imposées⁹⁴. Ce contexte a favorisé la montée rapide d'une opposition au projet d'autoroute qui n'était pas présente, ou du moins pas comparable lors de la construction des autres tronçons du réseau autoroutier à Montréal plus tôt dans la décennie⁹⁵.

7.4.1 La montée de l'opposition citoyenne

Durant le conflit de l'autoroute est-ouest à Montréal, l'intransigeance réputée de l'administration Drapeau, déjà la cible de nombreuses critiques, attise les réactions à l'égard de l'attitude autoritaire du gouvernement libéral de Robert Bourassa. En effet, les inquiétudes immédiates exprimées par les opposants à l'égard de la dégradation de l'environnement qu'entraînerait l'autoroute s'accompagnent de plus profondes frustrations concernant les processus décisionnels jugés peu démocratiques employés par Québec. À aucun moment, reproche-t-on au gouvernement, la population ou même ses représentants démocratiquement élus, si ces derniers n'adhéraient pas au

⁹⁴ Manuel Castells, *Luttes urbaines et pouvoir politique*, Paris, Éditions François Maspero, 1973 ; Donald McGraw, *Le développement des groupes populaires à Montréal (1963-1973)*, Montréal, Éditions coopérative Albert Saint-Martin, 1978 ; Pierre Hamel, *Action collective et démocratie locale. Les mouvements urbains montréalais*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1991.

⁹⁵ Plusieurs études sur les « freeway revolts » notent que les autoroutes conçues plus tôt ont rencontré beaucoup moins d'opposition que celles construites vers la fin des années 1960 en raison de la société civile qui était alors plus politisée et qui avait été influencé par l'exemple de plusieurs mouvements sociaux. Elle était donc mieux organisée et plus apte à se mobiliser. Voir Mohl, « Stop the Road ».

parti au pouvoir, n'ont été consultés ou n'ont consenti à l'autoroute⁹⁶. On lui reproche également de n'avoir jamais été en mesure de justifier la nécessité de l'autoroute au profit d'autres priorités largement reconnues par la population, telles que la construction de logements, le transport collectif ou l'assainissement de l'environnement⁹⁷.

Pour David Carruthers, président du Comité d'action de Westmount, ce manque de transparence du gouvernement « symbolizes in the most dramatic way a total disregard for the most pressing priorities of the city »⁹⁸. Sur les décisions du gouvernement provincial, il affirme dans le journal *The Gazette*: « Whatever they decide, it will be a political decision based on what they think people will put up with rather than what people really need »⁹⁹. Son opinion ne s'adoucit pas avec le temps. Dans une entrevue réalisée en 2010, Carruthers se souvient de l'approche du gouvernement, qu'il qualifie de brutale : « On peut dire que le droit d'expropriation existe pour des fins publiques, pour être certains que les projets dans l'intérêt public puisse se faire », convient-il, « mais quand ils sont utilisés dans d'une façon abusive, c'est vraiment choquant »¹⁰⁰. Selon lui, cette route n'était aucunement justifiée.

Par ailleurs, comme ses collègues du Comité de citoyens de Westmount Fernand Leclaire, Bob Davis et Mark Zannis, Carruthers critique également les méthodes d'expropriation employées par les agents du gouvernement, qu'il considère « bordering on the illegal »¹⁰¹. Fernand Leclaire déplore particulièrement que ces

⁹⁶ AVM, VM6-D2090-12, « Highway protest dispatched », *The Montreal Star*, 13 mars 1971; « Contre l'autoroute: les locataires du quartier Maisonneuve se regroupent », *Le Devoir*, 9 décembre 1970; AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. Rapport de la Commission, p. 60-61.

⁹⁷ AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. Rapport de la Commission, p. 16.

⁹⁸ AVM, VM6-D2090-12, « Westmount Action Committee, 'Says Montreal adequately served by highways now' », *The Gazette*, 15 juin, 1971.

⁹⁹ *Ibid.*

¹⁰⁰ Centre d'histoire de Montréal, entrevue avec David Carruthers.

¹⁰¹ AVM, VM6-D2090-12, Adrian Waller, « The Trans-Canada argument goes on and so does road », *The Gazette*, 23 avril, 1971; « The fight led by two men », *The Gazette*, 23 avril 1971.

agents aient, selon ses dires, exercé des pressions sur les femmes en l'absence de leur mari, en insistant afin qu'elles signent des ententes peu avantageuses, des méthodes qui « n'inspirent que le dégoût et l'amertume » selon Leclaire¹⁰². Brian Merrett se souvient également de ces méthodes d'intimidation employées afin d'exproprier les résidents de Westmount-en-bas : « There was a lot of intimidation, a lot of pressure », affirme-t-il. « People weren't talking about it then, but it did come out that they used these tactics »¹⁰³.



Figure 7.3 : Non à l'autoroute¹⁰⁴

Devant l'incapacité du gouvernement à justifier ses motivations pour construire l'autoroute et son refus de consulter la population, plusieurs s'expliquent le lancement du projet par le triomphe du capital privé et du lobby de l'automobile.

¹⁰² « Les expropriations de la Transcanadienne. Les citoyens de Westmount-en-bas qualifient les experts du gouvernement d'agents provocateurs », *La Presse*, 16 décembre 1970.

¹⁰³ Centre d'histoire de Montréal, entrevue avec Brian Merrett.

¹⁰⁴ AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. Dupras, « Non à l'autoroute » brochure publiée par le Front commun contre l'autoroute est-ouest, avril 1971.

C'est le cas des péquistes Jacques Parizeau et Robert Burns, qui participent au Front commun et qui affirment que le gouvernement Bourassa « has succumbed to "automobile imperialism" »¹⁰⁵. Dans un mémoire signé par le Parti québécois-Maisonnette, Burns accuse également le Parti libéral d'être au service des grandes compagnies et entreprises et non pas des citoyens¹⁰⁶. Selon Andy Melamed, urbaniste à la Ville de Montréal, et les résidents de Westmount-en bas, il y a par ailleurs dans la décision de poursuivre les travaux de l'autoroute un enjeu de classe évident. Les seuls bénéficiaires du projet seraient ainsi les industries du béton et de l'automobile et quelques banlieusards qui pourront venir encombrer le centre-ville quelques minutes plus tôt et qu'à cet égard, « those most likely to use the highway live out of town in nice little suburbs and don't give a damn about the problems it creates for those who live in the city core »¹⁰⁷.

Le sentiment d'amertume quant à l'absence de consultation de la population est particulièrement ressenti chez les francophones, ajoutant ainsi une dimension ethnolinguistique aux inégalités sociales déjà dénoncées, même si la controverse sur l'autoroute à Montréal n'a jamais revêtu une dimension ethnique aussi prononcée que ce que plusieurs historiens ont remarqué dans certaines villes américaines¹⁰⁸. Dans un contexte déjà tendu entre francophones et anglophones, exemplifié notamment par la Crise d'octobre 1970, l'importance du nationalisme québécois, l'arrivée du PQ sur la scène politique provinciale et la crise linguistique et scolaire entourant la langue

¹⁰⁵ AVM, VM6-D2090-12, « Highway project hit by Parti Quebecois », *The Gazette*, 10 mai 1971. Sur l'utilisation du langage de l'impérialisme dans les mouvements de contestation québécois, voir Mills, *The Empire Within*.

¹⁰⁶ AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. Mémoire présenté par le Parti Québécois-Maisonnette à la Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest, p. 7.

¹⁰⁷ AVM, VM6-D2090-12, « L'autoroute est-ouest: 4,000 logis démolis ? », *Le Devoir*, 23 novembre 1970; « Highway protest dispatched », *The Montreal Star*, 13 mars 1971; « Highway extension renews opposition », *The Montreal Star*, 20 novembre, 1970.

¹⁰⁸ Sur la construction d'autoroutes urbaines et la dimension raciale aux États-Unis, voir Raymond A. Mohl, « Race and Space in the Modern City: Interstate-95 and the Black Community in Miami », dans Arnold R. Hirsh et Raymond A. Mohl (dir.), *Urban Policy in Twentieth-Century America*, New Brunswick, New Jersey, 1993, p. 100-158.

d'enseignement des immigrants, l'autoroute est perçue comme un geste de mépris de plus envers les francophones, « ceux qui chôment en français ou travaillent en anglais » pour reprendre les termes de Michel Bourdon¹⁰⁹. À ce chapitre, certains militants dénoncent le refus du gouvernement d'engager une quelconque discussion avec les citoyens francophones, alors qu'il envoie des ministres dialoguer avec les résidents de Westmount. C'est le cas de Bourdon, au conseil central de la CSN, qui partage son impression « qu'au niveau du gouvernement, on se dit qu'après tout, il ne s'agit que de travailleurs francophones, qui ont eu en outre l'effronterie de tenir au quartier où ils sont nés et de voter PQ aux dernières élections provinciales »¹¹⁰. Le député péquiste de Lafontaine, Marcel Léger, exprime le même sentiment d'injustice en affirmant qu'en lançant le projet d'autoroute au profit d'autres priorités jugées plus pressantes par la population, « les gouvernements responsables ne font qu'une fois de plus mépriser l'opinion de la masse québécoise et en particulier les résidents du sud-est de Montréal »¹¹¹. L'appui du Parti québécois au mouvement d'opposition à l'autoroute est d'ailleurs très fort durant la controverse, tant au niveau des comtés directement concernés qu'au plan national. Les sept députés péquistes élus à l'élection de 1970 saisissent ainsi l'occasion de se poser comme défenseurs des intérêts de la population devant le Parti libéral, qu'ils accusent de mépriser la population au point de détruire tout un quartier¹¹². Au-delà des injustices ethnolinguistiques ressenties par certains, la polarisation des opinions politiques en fonction d'un axe gauche-droite semble être la norme selon l'historien Brian Ladd, qui a remarqué qu'au cours de plusieurs controverses autoroutières, les partis

¹⁰⁹ AUM, fonds MCSA, M. G. 2076, C. 48, File 904, Michel Bourdon, pour le Front commun contre l'autoroute est-ouest, s.t., 23 avril 1971, p. 7.

¹¹⁰ AVM, VM6-D2090-12, « L'autoroute passera tout juste au nord de Notre-Dame », *Le Devoir*, 5 février 1971.

¹¹¹ AVM, VM6-D2090-12, « Selon Marcel Léger: l'autoroute crée des problèmes au lieu de les résoudre », *Montréal-Matin*, 30 janvier 1971.

¹¹² *Ibid.*

politiques sociaux-démocrates ou populaires se sont éloignés du soutien initial qu'ils accordaient à la motorisation pour accorder leur soutien à l'opposition¹¹³.

7.4.2 L'opposition s'organise : la création du Front commun

L'attitude du gouvernement et « l'absence de démocratie respectueuse », combinées à l'émergence de nouvelles considérations sur la préservation du milieu urbain et de l'environnement incitent plusieurs citoyens à se mobiliser. Ceux-ci cherchent à rejeter les décisions unilatérales ordonnées par le gouvernement, ainsi qu'à imposer un contrôle local dans les processus décisionnels concernant directement leur environnement physique et social, des préoccupations fréquemment exprimées chez les groupes populaires présents dans les quartiers ouvriers à cette époque¹¹⁴. Le 13 janvier 1971, le Front commun contre l'autoroute est-ouest est constitué sous l'impulsion du Conseil central de la CSN, qui cherche à réunir « des citoyens de toutes tendances » qui s'opposent, pour une raison ou une autre, au projet de Bourassa¹¹⁵. Dès le départ, cette formation parapluie réunit une quinzaine d'associations hétéroclites francophones et anglophones, toutes plus ou moins façonnées par la nature ouvrière des communautés visées par l'autoroute et inspirées par des demandes sociales concernant l'accès au logement, à l'emploi et à une meilleure qualité de vie. Ainsi le Front commun opère une convergence de plusieurs forces sociales, à l'instar de ce que les associations environnementales tentent de faire durant la décennie 1970. On y retrouve notamment des centrales syndicales comme la CSN et la FTQ, mais aussi de plus petits syndicats, comme celui des employés du PQ et des professionnels de la Ville de Montréal. Y adhèrent également des partis politiques sociaux-démocrates d'opposition comme le Front d'action politique au

¹¹³ Brian Ladd, *Autophobia: Love and Hate in the Automotive Age*, Chicago, Chicago University Press, 2008, p. 149.

¹¹⁴ Hamel, *Action collective et démocratie locale*.

¹¹⁵ AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904, « Organismes membres du Front commun contre l'autoroute Pinard », s.d. ; AVM, VM6-D2090-12, « Le Conseil central réclame l'abandon du projet de route », *Le Devoir*, 18 décembre 1970.

municipal (FRAP) et le Parti québécois au provincial, ainsi que des associations professionnelles ou citoyennes, telles que l'association des locataires, le comité de citoyens et le comité d'action politique de Westmount-en-bas, le comité de citoyens de la Petite-Bourgogne, le comité d'action politique de Maisonneuve, différents comités de logement, le Comité sur l'habitation et la rénovation urbaine, la Société des architectes de Montréal et les étudiants en architecture de l'Université de Montréal, la Société pour vaincre la pollution, la *Society to Overcome Pollution*, etc. En avril, quelques mois après sa formation, le nombre d'organismes affiliés au Front commun passe à plus de 40¹¹⁶.

Rapidement, les porte-paroles du Front commun souhaitent joindre leur voix à l'opposition exprimée dans la population montréalaise, visible jusqu'alors par le biais de plusieurs éditoriaux et de lettres ouvertes dans la presse, et multiplient les formes de protestations. En plus d'investir le champ de la politique formelle par l'action du PQ à l'Assemblée nationale, ces activités comprennent la distribution de brochures, l'organisation de séances d'information publiques et de manifestations, la mise en circulation de pétitions, la tenue d'exposition et des sessions d'études¹¹⁷. Dans son plaidoyer contre l'autoroute, le Front commun reprend la plupart des critiques sociales, environnementales et économiques qui sont formulées par chacun des organismes qu'il regroupe. Plus qu'une tribune afin d'exprimer leur désaccord, le Front commun offre surtout aux associations qu'il rassemble un moyen d'exercer une pression sur le gouvernement afin d'engager un dialogue et d'obtenir des réponses aux interrogations des citoyens sur le projet d'autoroute. À cet égard, il exige la tenue d'une enquête publique visant à éclaircir les coûts des travaux et les avantages de ce

¹¹⁶ AUM, fonds MCSA, M. G. 2076, C. 48, File 904, Michel Bourdon, pour le Front commun contre l'autoroute est-ouest, s.t., 23 avril 1971, p. 1.

¹¹⁷ AVM, VM6-D2090-12, « Quinze associations se liguent contre l'autoroute est-ouest », *Le Devoir*, 15 janvier 1971; « Une 'expo' sur les effets néfastes de l'autoroute », *Le Devoir*, 26 janvier 1971; « Le PQ: lutte à outrance contre l'octroi de crédits », *Le Devoir*, 1er avril 1971; « Chez les opposants. Une session d'étude sur l'autoroute », *Nouvelles de l'est*, 21 avril 1971; « Contre l'autoroute: Parade et assemblée dans le quartier », *Nouvelles de l'Est*, 19 mai 1971.

projet¹¹⁸. Rapidement, toutefois, il devient clair pour le Front commun et les citoyens engagés contre l'autoroute que le gouvernement n'a aucune intention d'ouvrir un débat public sur le projet, ni même de rencontrer les groupes « anti-autoroute ». L'ultime concession du gouvernement, celle de consentir à changer le tracé de l'autoroute dans l'est afin de réduire le nombre d'expropriations, a peu d'effets sur les appréhensions du Front commun, qui s'oppose bien sûr au tracé, mais également au principe même de l'autoroute¹¹⁹.

7.4.3 Pour une Commission d'audiences publiques populaires sur l'autoroute est-ouest

Alors que le conflit opposant le Front commun au gouvernement s'enlise, une modification de la nature du débat s'amorce : la contestation concerne désormais moins les conséquences environnementales et sociales néfastes de l'autoroute que le manque de moyens dont la population dispose afin de s'exprimer sur ces enjeux. Cette transformation d'un débat environnemental et social vers une critique plus fondamentale concernant le mode de représentation démocratique n'a rien de surprenant, comme nous avons pu le constater au dernier chapitre¹²⁰.

Dans le cas de l'opposition à l'autoroute, le ministère de la Voirie du Québec ne dispose alors d'aucune tribune officielle permettant à la population de s'informer et de participer aux projets la concernant, contrairement à ce qui a été observé en Ontario durant la controverse sur l'autoroute Spadina, réduisant ainsi la portée politique des citoyens. C'est afin de pallier ce manque de mécanismes de consultation

¹¹⁸ AVM, VM6-D2090-12, « Le Front commun veut une enquête sur l'autoroute », *La Presse*, 29 janvier 1971.

¹¹⁹ AVM, VM6-D2090-12, « L'autoroute passera tout juste au nord de Notre-Dame », *Le Devoir*, 5 février 1971.

¹²⁰ Voir aussi Ronald Babin et Jean-Guy Vaillancourt, « Le mouvement écologiste et anti-nucléaire face aux gouvernements : le cas du débat public sur l'énergie au Québec et au Canada », dans Jean-Guy Vaillancourt, *Mouvement écologiste, énergie et environnement. Essais d'écopsociologie*, Montréal, Éditions coopérations Albert-Saint-Martin, 1982, p. 118 ; James Longhurst, *Citizen Environmentalists*, Meford, Tufts University Press, 2010, p. 5-6.

et de participation, jugés essentiels à une saine démocratie, qu'est mise sur pied une Commission d'audiences publiques populaires en avril 1971 sous l'impulsion du *Montreal Council of Social Agencies* et du Conseil de développement social du Montréal métropolitain¹²¹. Dès le départ, le mandat des commissaires n'est pas de prendre position pour l'une ou l'autre des deux parties qui s'opposent, mais de rédiger un rapport contenant un résumé de leurs principaux arguments. En plus de permettre à tous les citoyens et associations de s'exprimer publiquement sur le projet d'autoroute lors d'une série de quatre audiences publiques, les organisateurs de la Commission souhaitent que les gouvernements fédéral, municipal et surtout provincial s'y impliquent en révélant une fois pour toutes les raisons pour lesquelles ils se sont lancés dans la construction de cette autoroute. Aux yeux des commissaires, cette requête adressée aux gouvernements est amplement justifiée, considérant la lourdeur des implications de l'autoroute, le manque de débat public et les oppositions croissantes au projet. De manière encore plus importante, les responsables de la Commission espèrent que « l'honnêteté, la qualité et le sérieux des procédures convaincront le gouvernement de la nécessité de prévoir, dans une législation, un processus de consultation populaire, quand les droits de la population sont touchés »¹²². En d'autres mots, si les commissaires tentent de se poser en intermédiaires entre les deux parties, ils veulent surtout « inspirer » au gouvernement la décision d'instaurer un mécanisme de participation démocratique efficace et

¹²¹ AVM, VM6-D2090-12, « La commission d'audiences populaires fait rapport: il faut stopper immédiatement l'autoroute est-ouest », *Le Devoir*, 25 novembre 1971. Le *Montreal Council of Social Agencies* était une organisation parapluie fondée en 1919, qui réunissait plusieurs associations non-catholiques et qui s'occupait de coordonner l'assistance sociale et d'offrir des services de bien-être aux familles. Le Conseil de développement social du Montréal métropolitain succède en 1968 au Conseil des œuvres, agence sociale mise sur pied en 1934 par la Fédération des Œuvres de charité canadiennes-françaises. En 1968, le MCSA a été intégré à l'organisation du Conseil de développement social du Montréal métropolitain. Voir Amélie Bourbeau, *Techniciens de l'organisation sociale: La réorganisation de l'assistance catholique privée à Montréal, 1930-1974*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2015.

¹²² AVM, VM6-D2090-12, « Autoroute est-ouest: Commission d'audiences publiques », *La Presse*, 2 avril 1971.

permanent, car lui seul est habilité à convoquer une commission d'enquête ou des audiences publiques.

Au final, plus de 35 mémoires sont déposés à la Commission, dont 33 se positionnent contre l'autoroute. Alors que les deux seuls y étant favorables proviennent du ministère de la Voirie du Québec et de l'Association des camionneurs du Québec, ceux qui s'opposent au projet sont issus d'associations actives dans le Front commun¹²³. Quant aux élus locaux directement concernés par le projet, seuls les députés péquistes ont présenté leur point de vue, les dirigeants de la Ville de Montréal, les députés fédéraux et les députés provinciaux du parti libéral ayant préféré ne pas se présenter devant la Commission¹²⁴. En novembre 1971, les commissaires dévoilent leur rapport final. Or, contrairement au mandat de départ des commissaires, qui devaient s'abstenir de toute opinion, le rapport offre également une longue série de recommandations qui reflètent une prise de position en faveur de l'arrêt complet et immédiat de tous les travaux de l'autoroute est-ouest, étant donné ses conséquences sociales, environnementales et économiques. En plus de ces conclusions, une des parties fondamentales du rapport concerne l'absence de mécanisme démocratique de consultation, de participation et d'information. À cet égard, les recommandations de la Commission sont clairement formulées : « il est recommandé au gouvernement du Québec : que le ministère de la Voirie établisse une réglementation permettant la consultation, l'information, le feedback et la

¹²³ Parmi les personnes et les associations qui ont déposé un mémoire à la Commission, mentionnons Michel Lizée, le Parti québécois – Maisonneuve, la Société pour Vaincre la Pollution, le Comité Logement Centre-Sud (en collaboration avec le personnel du Service familial Centre-Sud, le Club coopératif d'alimentation Centre-Sud et le Club des Familles de demain), le syndicat des employés de Daoust (CSN), l'association des locataires et petits propriétaires de Maisonneuve et le Comité des citoyens de Westmount-en-bas.

¹²⁴ AVM, VM6-D2090-12, « La commission d'audiences populaires fait rapport: il faut stopper immédiatement l'autoroute est-ouest », *Le Devoir*, 25 novembre 1971; « La Commission d'audiences publiques populaires exige la suspension des travaux de l'autoroute est-ouest », *Montréal-Matin*, 25 novembre 1971.

contestation sur un projet précis et ce, de façon permanente et selon le principe des audiences sur l'utilisation du sol »¹²⁵.

Chez les opposants à l'autoroute, les recommandations de la Commission sont accueillies avec espoir. Néanmoins, après plusieurs mois de controverse publique et de tentative d'instaurer un dialogue entre différentes instances, la Commission doit reconnaître son échec à obtenir un échange direct d'information entre les opposants¹²⁶. Par ailleurs, réagissant au rapport de la Commission, le ministre de la Voirie Bernard Pinard affirme que les Commissaires ont porté de « graves accusations » à l'égard du gouvernement, notamment en ce qui concerne le nombre d'expropriations requises pour la construction de l'autoroute et les méthodes d'expropriations employées par les agents du gouvernement¹²⁷. Invoquant les sommes déjà investies dans le projet et l'état d'avancement des travaux et réitérant la nécessité de cette infrastructure pour l'avenir de Montréal, les ministres Pinard et Bourassa persistent et vont de l'avant avec la construction de l'autoroute, dont le tronçon du centre-ville est inauguré en mai 1974¹²⁸.

¹²⁵ AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904. Rapport de la Commission, p. 5 et 68.

¹²⁶ AVM, VM6-D2090-12, « La Commission d'audiences publiques populaires recommande : 'l'arrêt immédiat de tous les travaux de l'autoroute est-ouest' », *Nouvelles de l'Est*, 8 décembre 1971.

¹²⁷ AVM, VM6-D2090-12, « Le ministère de la voirie et l'autoroute est-ouest », *Le Devoir*, 22 décembre 1971.

¹²⁸ AVM, VM6-D2090-12, « L'autoroute est-ouest inaugurée en cachette », *Le Jour*, 22 mai 1974.



Le déblayage des opposants tire à sa fin

Figure 7.4 : Le déblayage des opposants tire à sa fin¹²⁹

Quant à la portion est, le gouvernement procède aux expropriations et aux démolitions dès 1972, forçant ainsi l'opposition à se résigner et laissant les abords de la rue Notre-Dame en friche pendant plusieurs années. Sa construction étant reportée plusieurs fois sous les libéraux, la partie est de l'autoroute projetée dans Hochelaga-Maisonneuve est finalement rétrogradée au rang de boulevard avec l'élection du Parti québécois en 1976, une décision peu surprenante venant d'un parti qui avait milité au sein du Front commun contre l'autoroute.

¹²⁹ AVM, VM6-D2090-12, « Le déblayage des opposants tire à sa fin », *Le Devoir*, jeudi 31 mai 1971.

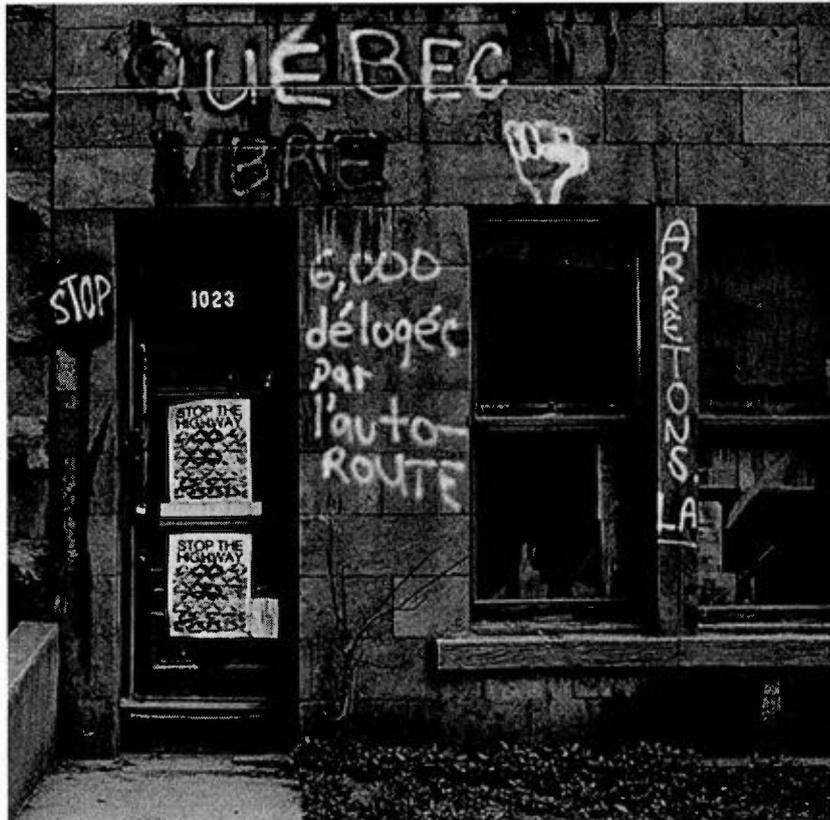


Figure 7.5 : Graffitis sur la rue Greene¹³⁰

¹³⁰ Musée des beaux-arts de Montréal, Brian Merrett, 1971. Il s'agit du 1023 rue Greene, juste en haut de la rue Saint-Antoine.

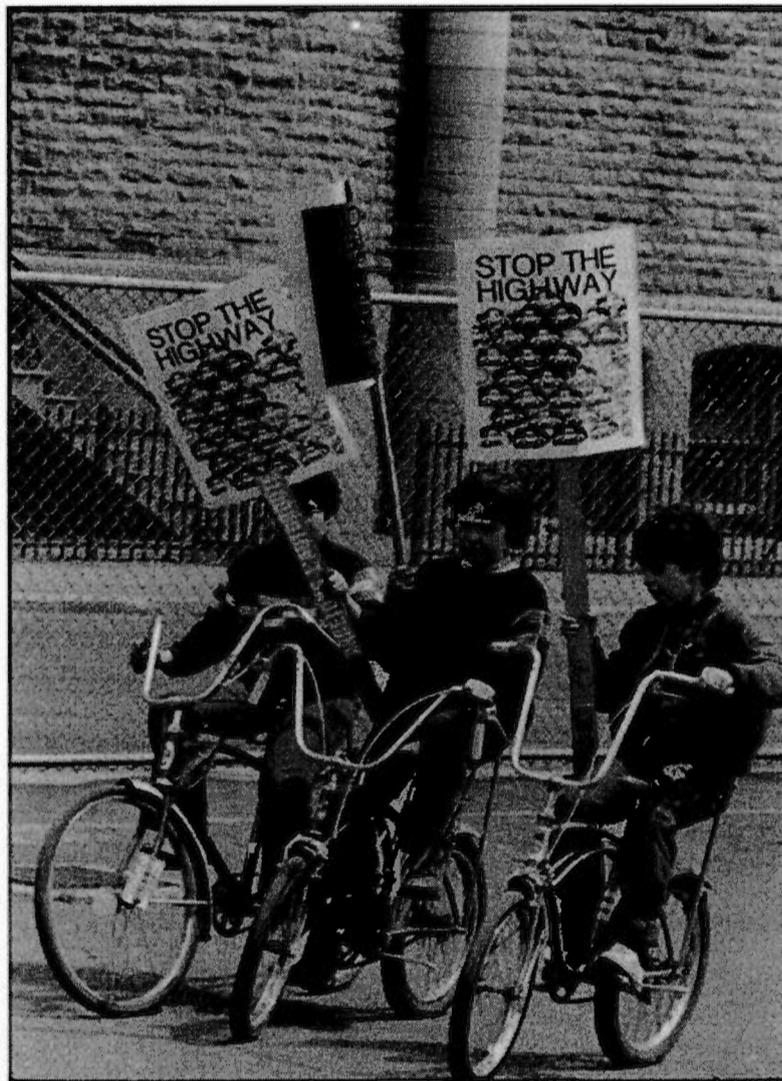


Figure 7.6 : Manifestation contre l'autoroute¹³¹

¹³¹ Photo de Brian Merrett, publiée dans l'article de Andy Riga, « Remembering the first Ville Marie expressway construction project », *Montreal Gazette*, 24 février 2011. Consulté en ligne le 23 février 2017.

Conclusion

La controverse de l'autoroute est-ouest offre une étude de cas pertinente afin d'aborder de nombreux thèmes présents dans notre thèse et d'illustrer plusieurs observations et conclusions qui y sont formulées. Cette controverse prend d'abord racine dans une conjoncture favorable : elle profite des exemples récents de controverses semblables en Amérique du Nord, de l'émergence du mouvement environnemental, de l'opposition montante à l'intransigeance de l'administration municipale de Jean Drapeau, de la convergence de plusieurs luttes sociales et même de l'énergie contreculturelle des années 1960 qui dénonce les valeurs dominantes associées à l'automobile. Elle nous permet ainsi de mesurer la portée de la nouvelle sensibilité environnementale qui se déploie au tournant des années 1970 partout en Occident. Dans ce contexte, les inquiétudes à l'égard de la pollution automobile, du bruit et de la destruction de l'environnement urbain que provoquerait l'autoroute constituent une partie intégrante du discours de plusieurs acteurs sociaux s'opposant au projet, comprenant entre autres des citoyens, des militants environnementaux, des politiciens, des médecins et des architectes. En 1971, cette omniprésence des préoccupations environnementales sur la scène publique quant à l'impact de l'automobile est inédite, comme le montre l'historienne Claire Poitras en soulignant la rareté de ces préoccupations chez les citoyens qui ont critiqué l'autoroute Décarie à son ouverture quelques années auparavant, en 1967¹³². De plus, comme nous l'avons montré dans notre thèse, ces inquiétudes à l'égard des risques environnementaux de l'automobile revêtent ici également une forte résonance sociale, notamment car certains opposants à l'autoroute dénoncent également les injustices sociales et environnementales occasionnées par l'automobile et le projet d'autoroute.

¹³² Poitras spécifie que l'opposition à l'autoroute Décarie n'était pas comparable à l'ampleur de la mobilisation provoquée par la mise en branle du chantier de l'autoroute est-ouest en 1970, ni à l'omniprésence des arguments concernant les effets néfastes de l'autoroute sur l'environnement et d'un mode de vie basé sur l'utilisation de l'automobile privée. Poitras, « A City on the Move », p. 174.

Les implications de la controverse sont toutefois beaucoup plus larges que l'enjeu concret de la construction de l'autoroute ou de ceux reliés à l'environnement. Pour plusieurs opposants, cette bataille est devenue un symbole des méthodes technocratiques des gouvernements, voire autocratiques aux yeux de certains, et de leur manque d'égards quant aux priorités et valeurs des citoyens. En provoquant un débat public fortement médiatisé et la mise sur pied de la Commission d'audiences publiques populaires, la controverse sur l'autoroute a permis aux citoyens d'affirmer leur volonté d'être systématiquement consultés par un mécanisme démocratique pour des projets affectant leur environnement physique et social. Comme nous avons vu, le renforcement démocratique de la participation citoyenne reste un des principaux moyens privilégiés par les associations environnementales afin d'appréhender les risques environnementaux et plus particulièrement ceux liés à l'impact environnemental de l'automobile durant toute la décennie.

Quel a été l'impact de la mobilisation citoyenne contre l'autoroute est-ouest à Montréal ? A-t-elle rencontré des succès, même modestes ? À court terme, il n'est pas possible d'affirmer que la mobilisation a rencontré les gains espérés par les citoyens. Tout au long de la controverse, le gouvernement libéral n'a jamais abandonné son projet, contrairement à ce qui s'est passé à la même époque en Ontario avec l'autoroute Spadina. Devant la polémique causée par cette autoroute, William Davis, le premier ministre de l'Ontario, ordonne l'arrêt des travaux en cours en juin 1971. Davis explique sa décision ainsi : « Si l'on opte pour l'automobile, l'autoroute Spadina est un bon point de départ. Si l'on opte, au contraire, pour le citoyen, on ne saurait trouver de meilleur point d'arrêt que Spadina. Nous avons résolu d'opter pour le citoyen »¹³³. Du côté de Montréal, les seuls gains attribués par certains observateurs à l'importance de la contestation du Front commun sont quelques concessions gouvernementales tardives, comme l'ouverture de bureaux

¹³³ AVM, VM6-D2090-12, « L'autoroute Spadina au rancart », *Le Devoir*, 7 juin 1971.

d'information, l'annonce de banques de logement ainsi que l'octroi d'indemnisation pour ceux touchés par les expropriations¹³⁴.

Comment expliquer cet échec des citoyens à arrêter l'autoroute ? Il est possible, d'une part, de pointer à l'absence de mécanismes démocratiques qui auraient dès le départ assuré la consultation des citoyens dans ce projet. Comme l'explique David Carruthers, du Comité d'action de Westmount, la mobilisation citoyenne contre l'autoroute Spadina en Ontario disposait de l'*Ontario Municipal Board*, qui a selon lui constitué « la clé de leur succès »¹³⁵. L'attitude inflexible des gouvernements municipal et provincial et la concentration du pouvoir décisionnel, contrairement à la situation en Ontario où la puissance gouvernementale est plus divisée, ont également influencé l'issue de la controverse¹³⁶.

D'autre part, on doit également mentionner les faiblesses qui ont compromis la force de la mobilisation citoyenne. En effet, le Front commun était loin d'être un corps social cohérent porteur d'une stratégie d'ensemble assez forte pour englober toutes les oppositions. Comme le souligne une étude produite par le Comité de logement Saint-Louis en 1973, les différents groupes qui luttèrent contre l'autoroute poursuivaient tous des objectifs très différents, allant du déplacement d'une voie d'accès au renoncement complet à l'autoroute. Ce décalage entre les différentes revendications entraînait des désaccords internes et l'impression que certains groupes étaient surtout « NIMBYiste », c'est-à-dire qu'ils ne voulaient pas que leurs résidence et quartier soit directement affectés par l'autoroute sans toutefois remettre le projet en

¹³⁴ AVM, VM6-D2090-12, « Highway expropriation victims aided », *The Gazette*, 15 juillet 1971; « Autoroute office 'a ploy' critics claim », *The Montreal Star*, 4 août 1971; Gérald Godin, « Autoroute Est-Ouest: 50% des gens déplacés quittent le quartier... », *Québec-Press*, 14 mai 1972.

¹³⁵ Centre d'histoire de Montréal, entrevue avec David Carruthers. Ian Milligan traite du rôle central de l'*Ontario Municipal Board* dans son article « 'This Board Has a Duty to Intervene' ».

¹³⁶ Centre d'histoire de Montréal, entrevue avec David Carruthers. Voir aussi Milligan, « 'This Board Has a Duty to Intervene' » et Robinson, « Modernism at a Crossroad ».

question¹³⁷. D'autres encore, comme l'Association des locataires et des petits propriétaires de Hochelaga-Maisonneuve, se sont sentis manipulés par le Conseil central de la CSN et le PQ, qui valorisaient plus les figures de prestige et les coups d'éclat que l'organisation à la base¹³⁸.

Carruthers se souvient de ces dissensions internes et des luttes de clochers au sein du Front commun qui, selon lui également, provenaient surtout des syndicats et des partis politiques. En effet, il explique que la CSN voulait créer des problèmes à la FTQ, le « gros boss syndical de la construction », et qu'elle a « essayé d'arrêter Ville-Marie juste pour emmerder la FTQ [...] vu que le gouvernement libéral est au pouvoir, ils ont aussi trouvé des appuis dans le Parti québécois ». Au final, Carruthers partage le sentiment que le Comité d'action de Westmount a été utilisé par d'autres acteurs comme le PQ et les syndicats. « Chacun avait leurs intérêts », conclut-il¹³⁹. Cette remarque sur les dissensions au sein du Front commun rejoint également quelques observations faites dans le chapitre 5 de notre thèse. Si plusieurs mouvements et acteurs sociaux ont cherché à joindre leur force sociale à quelques reprises en endossant certaines revendications provenant d'autres mouvements sociaux, cette collaboration a toutefois rencontré de grandes limites en raison des différences de leurs agendas politiques.

Malgré cet échec du Front commun dans l'immédiat, l'impact de la mobilisation citoyenne contre l'autoroute est-ouest est plus nuancé à moyen et à long terme. Comme nous l'avons déjà souligné, cette mobilisation participe à l'amorce d'une politisation des enjeux concernant le transport, l'urbanisme et l'environnement ainsi qu'à une prise de conscience des coûts sociaux et environnementaux énormes des

¹³⁷ Comité logement Saint-Louis, *Bilan de l'action autoroute dans Hochelaga-Maisonneuve*, Montréal, 1973, p. 7. Sur le mouvement NIMBY (Not In My Backyard), voir Eileen Maura McGurthy, « From NIMBY to Civil Rights: The Origins of the Environmental Justice Movement », *Environmental History*, vol. 2, no 3 (juillet 1997), p. 301-323.

¹³⁸ Comité logement Saint-Louis, *Bilan de l'action*, p. 7-9.

¹³⁹ Centre d'histoire de Montréal, entrevue avec David Carruthers.

autoroutes urbaines. Bien sûr, ces processus n'en sont qu'à leurs débuts en 1971 et l'automobile a continué d'influencer largement les plans d'urbanisme. Ainsi, comme le souligne Danielle Robinson pour Toronto, Montréal est loin d'être devenue « an expressway-free pedestrian paradise »¹⁴⁰. Néanmoins, la mobilisation citoyenne contre l'autoroute est-ouest constitue un événement important dans la politisation d'enjeux qui sont toujours actuels de nos jours. D'ailleurs, à long terme, la suite des choses donne raison aux opposants à l'autoroute, bien qu'ils aient été marginalisés et ignorés par les autorités gouvernementales dans les années 1970. Le projet d'autoroute est-ouest, puis celui du réaménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain sont effectivement caractérisés par une suite de reports et d'insuccès depuis sa première annonce, due à la fois à l'opposition citoyenne et à la conjoncture économique, alors que son sort reste encore aujourd'hui indéterminé¹⁴¹.

¹⁴⁰ Robinson, « Modernism at a Crossroad », p. 322.

¹⁴¹ « La modernisation de la rue Notre-Dame remise aux calendes grecques ? », *Le Flambeau de l'est*, 16 mars 2010.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Il est incontestable que l'automobile a, dans la deuxième moitié du XX^e siècle, transformé de manière dramatique l'environnement urbain montréalais. En témoigne le nombre toujours plus grand d'automobiles recensées dans la ville et la destruction du cadre bâti afin d'accommoder la multiplication d'infrastructures routières au fil de ces décennies, comme les stationnements et les autoroutes urbaines. Ce que ces changements ne révèlent pas, toutefois, c'est la manière dont ces conséquences de l'automobile sur l'environnement urbain ont été perçues, vécues et parfois, contestées par de nombreux citoyens à Montréal. Cette thèse avait précisément comme objectif de comprendre comment, du symbole de prospérité qu'elle représentait dans l'après-guerre, l'automobile est devenue un risque pour la santé et l'environnement pour de nombreux citoyens durant les *long sixties*.

Au terme de cette étude, plusieurs constats s'imposent. Cette thèse permet d'abord de conclure qu'il y a une réelle mobilisation à l'égard des risques environnementaux de l'automobile, même si elle ne devient jamais un mouvement de masse. S'il est aujourd'hui un lieu commun de reconnaître ces risques, la mobilisation étudiée dans le cadre de cette thèse constitue une nouveauté et se pose en rupture par rapport aux perceptions dominantes de l'automobile jusqu'alors. Un des apports originaux de cette thèse réside précisément dans le fait que jamais l'émergence de ces risques et de la mobilisation qui l'accompagne n'a fait l'objet d'une analyse historique au Québec. À l'échelle canadienne, l'historiographie s'est quant à elle peu attardée sur les impacts sociaux, culturels et environnementaux de l'automobile durant la deuxième moitié du

XX^e siècle. Notre étude éclaire ainsi un pan de l'histoire de l'automobilité jusqu'ici méconnu.

Cette thèse insiste sur le fait que la construction des risques environnementaux de l'automobile est loin d'avoir été un processus uniforme, homogène ou complet. En effet, elle montre comment plusieurs groupes sociaux – les experts fonctionnaires, les experts extragouvernementaux et les groupes environnementaux – y ont participé en se basant sur différents savoirs, ce qui a débouché sur la coexistence, et par moments l'opposition, de conceptions variées de ces risques et des manières de les contrôler. En se réclamant d'une expertise et d'une autorité sur la scène publique, chacun de ces groupes a par ailleurs tenté de légitimer sa vision des risques environnementaux de l'automobile. En identifiant différents types de figures expertes à Montréal et en démontrant la manière dont différents savoirs scientifiques et locaux, issus d'un contact quotidien avec l'environnement montréalais, ont été utilisés dans la construction de ces risques, notre thèse constitue également une contribution originale aux études se penchant sur le savoir, l'expertise et l'autorité.

Le premier groupe social étudié est formé d'experts de la fonction publique à Montréal, surtout des médecins et ingénieurs. Ceux-ci participent à la construction d'un savoir scientifique au sein des gouvernements (cueillette de données, compilation de statistiques, publication d'études) leur permettant d'identifier et de définir les risques environnementaux de l'automobile. Ces experts véhiculent l'idée selon laquelle le monoxyde de carbone, de même que d'autres substances polluantes comme le plomb, est présent en quantité suffisante pour causer des intoxications et d'autres troubles de la santé dans la ville. Afin de contrôler ce risque, ils recommandent, vers la fin des années 1960, l'adoption de réglementations plus sévères, la poursuite de la recherche sur la pollution de l'air et surtout l'installation de dispositifs antipollution sur les voitures. Leur expertise scientifique et technique, qui s'accompagne d'une autorité privilégiée dans la société, sert notamment à légitimer

l'idée que les impacts environnementaux de l'automobile constituent un risque. Elle contribue également à justifier les critiques formulées par les groupes environnementaux au courant des années 1970, qui s'appuient sur les études et données scientifiques de ces experts. Ces derniers toutefois qu'une faible influence sur les gouvernements qui, pour leur part, ne priorisent pas ce risque.

Ces experts véhiculent essentiellement une conception étroite des risques de la pollution automobile, centrée sur la pollution de l'air, et ne remettent pas en cause les forces sociales, politiques et économiques qui permettent cette pollution. Ils se tournent également vers des solutions de nature technique ou technologique, et cherchent peu à politiser ces risques. Cette conception de ces risques et de la manière de les contrôler est façonnée par leur statut d'expert et leur savoir scientifique, mais aussi par leur identité de fonctionnaires et les contraintes politiques, de travail, d'efficacité et de faisabilité auxquels ils sont soumis. En avançant que c'est l'appartenance à différentes organisations sociales qui détermine la perception des risques et l'attitude devant ceux-ci, la théorie culturelle du risque de Mary Douglas nous permet ici de mieux comprendre cette vision des risques. En effet, appartenant à un type d'institution que Douglas désigne comme étant hiérarchique et bureaucratique, ces acteurs sociaux et surtout les gouvernements au sein desquels ils travaillent cherchent principalement à minimiser et contenir les menaces extérieures afin de maintenir l'ordre établi et le pouvoir des institutions centrales.

Les experts extragouvernementaux, issus essentiellement du monde universitaire, mais aussi d'organismes privés, forment un deuxième groupe social qui contribue à la construction des risques environnementaux de l'automobile. Contrairement aux experts fonctionnaires, ils ne produisent que très peu de nouvelles données permettant de mieux les définir. Ils utilisent plutôt leur statut d'expert, de même que l'autorité qui lui est inhérente, afin de s'imposer dans le débat public et présenter leur propre vision de ces risques, beaucoup plus alarmiste que celle présentée par les

fonctionnaires. Leur vision est également holistique, en ce qu'ils considèrent que ces risques sont interconnectés avec plusieurs autres problèmes sociaux, politiques et économiques plus larges. Afin de gérer ces risques, ils suggèrent d'abord une réflexivité accrue face aux processus de modernisation à leur source et proposent de mieux instruire la population. Ultimement, ils veulent inciter les citoyens à s'engager davantage, car ils représentent selon eux la seule force politique capable d'influencer les gouvernements. Dès lors, ils amorcent une politisation de ces risques. En démontrant que leur vision des risques de l'automobile est très différente de celle présente chez les fonctionnaires, nous soulignons ici également le caractère construit de ces risques, comme démontré par Douglas. Parallèlement, l'étude des discours et valeurs des experts extra-gouvernementaux nous a permis de bien illustrer les comportements qui caractérisent la société du risque selon Ulrich Beck et Anthony Giddens, qui focalise sur l'émergence des risques environnementaux et technologiques inhérents aux sociétés post-industrielles. Par ailleurs, en identifiant plusieurs caractéristiques spécifiques à ces experts, notre thèse contribue également à mieux définir une figure experte peu étudiée dans l'historiographie.

Le troisième groupe social à contribuer à la construction des risques de l'automobile est formé d'associations citoyennes et environnementales, notamment la Société pour vaincre la pollution, la *Society to Overcome Pollution*, Sauvons Montréal, le Monde à bicyclette et la Fédération québécoise du cyclotourisme. Ces associations s'inscrivent dans le contexte de l'émergence d'une sensibilité environnementale sans précédent en Amérique du Nord et de la montée du mouvement environnemental au tournant des années 1970, une conjoncture qui constitue certainement un tournant significatif dans le processus de construction et de politisation des risques environnementaux de l'automobile. Contrairement aux experts fonctionnaires et extragouvernementaux, les groupes environnementaux légitiment leur présence sur la scène publique et leur discours critique à l'égard de l'automobile non pas par le savoir scientifique ou l'autorité qu'ils incarnent, mais par le savoir hybride qu'ils détiennent, basé à la fois

sur certaines statistiques empruntées aux experts, sur leurs propres publications de vulgarisation scientifique et sur leur connaissance intime de l'environnement montréalais.

En documentant les objectifs, les stratégies, les discours, les réseaux de militants et les actions de ces cinq associations environnementales à travers l'étude de la lutte à la pollution automobile, cette thèse constitue une contribution importante à l'histoire du mouvement environnemental québécois et permet d'élargir sa compréhension. D'abord, le discours critique développé par ces cinq associations à l'égard de l'automobile est révélateur des préoccupations du mouvement et met en lumière le fait qu'il s'attaque à la dimension sociale des transformations de l'environnement physique. Ce discours s'attaque d'une part à une réalité tangible et dénonce les conséquences néfastes de l'automobile sur l'environnement physique, en ciblant sa contribution à la pollution de l'air et la destruction de l'environnement urbain qu'elle cause. D'autre part, il revêt également une importante résonance sociale, en ciblant les processus socio-politiques qui permettent à l'automobile de polluer et aux rapports de forces qu'ils imposent. Leur discours critique souligne ainsi les inégalités sociales et environnementales que l'automobile engendre, dont sa nature oppressante pour les femmes et sa fonction dans la reproduction du système capitaliste. Ce faisant, notre thèse démontre que les groupes ont contribué à ériger l'environnement en un objet inédit de luttes sociales et politiques. Par ailleurs, la conception des risques environnementaux de l'automobile que véhiculent ces groupes, qu'ils conçoivent comme étant un problème profondément lié aux structures économiques, politiques et sociales, et les influences d'autres luttes sociales dans la définition de ces risques soulignent une fois de plus leur nature construite.

La résonance sociale du discours des groupes environnementaux, de même que l'examen de leurs activités et de leurs réseaux de militants nous incitent ainsi à conclure que ceux-ci n'évoluent pas en vase clos et sont profondément influencés

par ce qui se passe au même moment sur la scène publique, tant à l'international qu'à l'échelle locale. En effet, l'inscription de notre sujet dans l'historiographie des nouveaux mouvements sociaux a permis d'insister sur l'importance de ne pas étudier la lutte à la pollution automobile de manière isolée et de considérer les influences des autres mouvements sociaux qui lui sont contemporains et qui ont par moment partagé leurs réseaux de militants. Par exemple, notre thèse confirme l'engagement des femmes au sein des associations environnementales, déjà soulignée par quelques études consacrées à ce mouvement. Or, plus que de reconnaître leur importance dans la formation et le fonctionnement de ces associations, notre thèse démontre également la manière dont certaines femmes contribuent à façonner les luttes environnementales en les reliant à des enjeux féministes. Notre thèse souligne ainsi qu'en articulant leurs critiques à l'égard de l'automobile aux préoccupations de plusieurs autres mouvements, comme la contreculture, les mouvements de femmes, le mouvement syndical, le socialisme et d'autres mouvements citoyens concernés par la qualité de vie urbaine, les groupes environnementaux se réclament ainsi de cette mouvance contestataire, tout en s'en démarquant par ses préoccupations environnementales. Notre thèse révèle également que leur lutte contre la pollution automobile s'insère dans le contexte historique distinctif des années 1960 et 1970 à Montréal, marqué par le mouvement nationaliste, la radicalisation des syndicats, et l'opposition grandissante à l'administration centralisée du maire Jean Drapeau. Cette étude contextualisée des associations environnementales constitue précisément l'apport le plus original de notre thèse quant à l'étude du mouvement environnemental.

Le contexte contestataire des années 1960 et 1970 influence également leurs stratégies afin de se mobiliser et de politiser les risques de l'automobile. À l'instar des associations issues d'autres mouvements sociaux, les groupes étudiés ici tentent de prendre la parole publiquement afin d'influencer la population, de mettre de la pression sur les autorités politiques, de renforcer le recours légal des citoyens, de se poser en acteurs légitimes sur la scène publique, et surtout de renforcer la

participation démocratique des citoyens aux processus décisionnels les affectant et altérant leur environnement. Notre thèse retrace ainsi comment, avec leurs revendications, leurs actions et les négociations et débats qui les opposaient aux autorités politiques, les acteurs sociaux ont contribué à politiser les enjeux environnementaux.

En intégrant le mouvement environnemental au récit de la contestation et des mobilisations des années 1960 et 1970, cette thèse contribue également à élargir et diversifier ce récit, qui a surtout insisté sur l'agitation étudiante des *sixties* et la jeunesse. Elle permet en effet de voir les différentes manières dont les Montréalais ont remis en question l'ordre établi et contesté les conséquences de la modernité et de la technologie qui lui est associée. C'est en raison de l'appartenance du mouvement environnemental au récit contestataire de cette période, qui dépasse les années d'agitation plus intense des *sixties* et qui résiste à une périodisation simpliste, que nous avons opté pour le concept temporel des *long sixties* dans notre thèse et que nous contribuons à enrichir l'historiographie qui lui est consacrée.

Or, si notre étude permet de souligner cette appartenance, elle incite également à souligner les spécificités inhérentes au mouvement environnemental. En effet, ce mouvement se distingue des autres mouvements sociaux, notamment en raison de sa façon plutôt pessimiste d'appréhender l'avenir. Pour les associations tout comme pour plusieurs experts extragouvernementaux étudiés dans cette thèse, le futur est essentiellement porteur de menaces. Ainsi, selon eux, le principal enjeu des gouvernements et de la population devrait être de faire face à la crise écologique déjà entamée et provoquée par les systèmes politiques et économiques en place depuis la Deuxième Guerre mondiale. En ce sens, plusieurs parallèles peuvent être tracés entre le discours de ces acteurs sociaux et la théorie du risque élaborée par le sociologue Ulrich Beck, qui véhiculent sensiblement le même rapport à l'avenir.

Par ailleurs, certains historiens ont affirmé que les années 1970 se distinguent des décennies précédentes puisqu'elles sont le théâtre du retour des préoccupations économiques après une époque de prospérité sans précédent. Selon Kathryn Harrison et Dimitry Anastakis, les inquiétudes économiques accompagnant les crises du pétrole des années 1973 et 1979 auraient notamment comme effet de mettre fin au « moment environnemental » du tournant des années 1970 au sein des gouvernements et de la population¹. En montrant comment le contexte de la deuxième moitié des années 1970 a plutôt nourri la vigueur et la radicalisation des groupes environnementaux, notre étude remet cette interprétation en cause tout en soulignant les spécificités du mouvement environnemental durant ces années. Le concept des *long sixties* nous apparaît donc avoir une utilité afin de souligner l'héritage et les influences dont se réclament les associations environnementales. Mais nous devons spécifier qu'il comporte aussi plusieurs limites, entre autres celle de masquer les caractéristiques distinctives des années 1970, dont la radicalisation du discours environnemental et la montée des inquiétudes face à l'avenir.

Au terme de l'analyse du processus de construction, de conscientisation et de politisation des risques environnementaux de l'automobile, plusieurs questions subsistent, dont la plus importante concerne probablement l'impact de ces tentatives de politisation. En fin de compte, quel succès les groupes sociaux ayant participé à construire ces risques ont-ils rencontré ? Quels changements concrets ont résulté de cette transformation du statut de l'automobile ?

Certains éléments de réponse à ces questions ont été évoqués dans les conclusions des chapitres de cette thèse. Ainsi, malgré les recommandations d'experts de la fonction publique concernant les risques environnementaux de l'automobile, cette étude révèle

¹ Voir notamment Kathryn Harrison, *Passing the Buck, Federalism and Canadian Environmental Policy*, Vancouver, UBC Press, 1996, chapitre 4 et Dimitry Anastakis, « A 'War on Pollution': Canadian Responses to the Automotive Emissions Problem, 1970-80, *The Canadian Historical Review/La revue d'histoire canadienne*, vol. 90, no 1 (mars 2009), p. 135.

que les gouvernements, s'ils ont reconnu ces risques dans leur discours, ont priorisé les inquiétudes économiques aux enjeux environnementaux pendant la période étudiée et même au-delà. Quant aux groupes environnementaux, nous avons constaté qu'ils ont réussi, dans une certaine mesure, à obtenir un statut d'acteurs légitimes d'une culture politique qui s'étend au-delà des limites du champ politique formel et qu'ils ont également participé à faire reconnaître l'environnement en tant qu'enjeu politique important. Les luttes politiques entourant l'environnement se transforment alors et s'institutionnalisent progressivement avec la mise en place de structures administratives qui lui sont consacrées, comme le Bureau d'audience publique sur l'environnement (1978) et le ministère de l'Environnement (1979).

En ce qui concerne la lutte à la pollution automobile, toutefois, cette thèse doit conclure à l'échec des groupes environnementaux à provoquer une prise en charge ou du moins une conscientisation à grande échelle des risques environnementaux de l'automobile. Depuis la fin de la période étudiée, le nombre d'automobiles à Montréal a continué – et continue toujours d'ailleurs – de progresser, tout comme les voitures dominant toujours les plans d'urbanisme. Plusieurs facteurs expliquent cette situation. Bien plus que par la puissance historique de l'automobile comme symbole de progrès et de prospérité, la persistance de la domination de l'automobile à Montréal s'explique probablement plus par son utilité pour une large majorité de la population, voire par la dépendance de cette majorité à un moyen de transport qui a complètement refaçonné l'économie et qui a été central à la manière dont les systèmes de transport et les villes sont pensés et développés depuis des décennies.

Cela dit, le processus de construction des risques environnementaux de l'automobile est important à étudier puisqu'il s'agit d'une tentative précoce de politiser une nouvelle vision de la ville, qui prend en compte des enjeux environnementaux et sociaux de plus en plus importants pour un nombre croissant de Montréalais. Tout comme certains mouvements sociaux à leurs débuts, cette lutte a permis d'ouvrir une

brèche qui ne semble pas vouloir se refermer. Si l'évolution de ces idées et leur lente progression restent encore à analyser au-delà de la décennie 1970, nous pouvons néanmoins affirmer que, de marginales qu'elles étaient durant la période étudiée, ces perceptions de l'automobile et des solutions pour réduire son impact environnemental sont aujourd'hui de plus en plus discutées et débattues, parfois dans les mêmes termes. On le voit, par exemple, dans les débats actuels sur l'importance du vélo comme mode de transport, l'électrification du transport et l'importance du transport en commun, la réduction de la dépendance aux combustibles fossiles, la transformation de rues commerciales afin d'accommoder les piétons, la tendance à la réappropriation des quartiers, le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie dans le centre-ville de Montréal, etc. Tous ces phénomènes, encore peu étudiés par les historiens, constituent d'ailleurs des pistes de recherche intéressantes qui s'inscrivent dans la continuité de la mobilisation étudiée dans notre thèse.

Outre ces considérations, plusieurs avenues de recherche pourraient être explorées afin de poursuivre l'étude du mouvement environnemental. D'une part, il serait pertinent de voir comment les groupes environnementaux se transforment au courant des années 1980, par exemple en ce qui concerne leurs nouveaux chevaux de bataille, comme les pluies acides. Comment leur militantisme s'adapte-t-il dans le contexte de l'institutionnalisation des enjeux environnementaux au Québec ? Comment évoluent leurs relations avec les autres mouvements sociaux ? Les groupes environnementaux continuent-ils de se nourrir de leur influence, de rechercher leur soutien et de favoriser une convergence de leurs forces ? D'autre part, nous avons étudié ici la lutte aux risques de la pollution automobile en nous appuyant largement sur l'historiographie des mouvements sociaux, mais le recours à d'autres historiographies pourrait également déboucher sur de nouvelles perspectives de recherche originales. Par exemple, le croisement entre les enjeux environnementaux et l'historiographie des sens, en pleine émergence, permettrait à la fois d'étudier les façons dont les perceptions sensorielles évoluent et dictent les seuils de tolérance des populations à

l'égard de l'environnement, de même que les manières dont l'environnement façonne les sens à travers des processus d'habitation.

BIBLIOGRAPHIE

1. Sources manuscrites

Bibliothèque et Archives Canada (BAC)

RG12, Fonds du ministère des Transports
RG108, Environnement Canada
MG26-N Fonds Lester B. Pearson
MG28-I 218 Fonds la Voix des femmes

Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ)

E5, Fonds du ministère du Conseil Exécutif
E8, Fonds du ministère de la Santé et des Services sociaux
E22, Fonds du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche
E23, Fonds du ministère des Transports
E57, Fonds du ministère de l'Environnement et de la Faune
E63, Fonds du Conseil de la conservation et de l'environnement
E82, Fonds du Bureau d'audience publique sur l'environnement
E170, Fonds de la Commission d'enquête sur la santé et le bien-être social

Archives de la Ville de Montréal (AVM)

CUM1, Fonds de la Communauté urbaine de Montréal
VM6, Coupures de presse
VM 171, Fonds du Service de santé

Archives de l'Université McGill

Fonds du *Montreal Council of Social Agencies* (MCSA)

Service de gestion des documents et des archives de l'Université Concordia (AUC),

Fonds Fred Knelman (P045)
Journaux étudiants

Archives de la STM

S6, Fonds de la Commission du transport
S7, Fonds de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal

Archives du Monde à Bicyclette (AMàB)

Archives du Centre d'histoire de Montréal

Atelier d'histoire d'Hochelaga-Maisonneuve

Archives du Musée McCord

Fonds John Collins (en ligne)

Fonds Terry Mosher (en ligne)

Fonds Serge Chapleau (en ligne)

2. Sources imprimées

Journaux

L'Action médicale, 1950-1966

Bulletin d'hygiène de la ville de Montréal, 1950-1971

Bulletin le Monde à Bicyclette, 1976

Bulletin SVP, 1970-1973

Canadian Journal of Public Health, 1950-1980

Canadian Medical Association Journal, 1955-1979

Cyclo-nouvelles, 1973-1977

Journal l'Environnement, 1974-1980

Pour une ville nouvelle, 1977-1978

Promenade, 1965-1980.

La Revue municipale, 1950-1979

SOS Montréal, 1976-1980

STOP Press, 1970-1980

L'Union médicale du Canada, 1950-1980

Vers une ville nouvelle, 1979-1982

L'INTER, Les diplômés de l'Université de Montréal, 1969

Rapports annuels

Rapports annuels du Ministère de la Santé et du Bien-être social, 1950-1975.

Rapports annuels du Service de santé de la Ville de Montréal, 1950-1971

Rapports annuels de la STM, 1950-1979

Rapports des congrès annuels de l'Union des municipalités du Québec, 1950-1979

Rapports annuels sur les opérations relatives à la loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique, Environnement Canada, 1977-1981.

Rapports annuels de la qualité de l'air, Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, Communauté urbaine de Montréal, 1972-1979.

Autres sources imprimées

ASCAH, Robert, *The Control of Air Pollution in Montreal*, Montréal, STOP, 1970.

BARBACKI, Richard, Edward STEIN et Andrew BARBACKI, *Montreal Air Pollution*, Montréal, STOP, 1972.

BATES, David V., *A Citizen's Guide to Air Pollution*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1972

BOLDUC, André, *Pollution de l'air par la circulation*, Montréal, Comité des transports de la région de Montréal, 1977.

La Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal, *Centre-ville : les gens se prononcent !*, Montréal, Sauvons Montréal, 1976.

Conservation Committee, *Position Paper and Recommendations*, Montréal, STOP, 1972.

DUBUC Paul et Dominique HOEPFFNER, *Comment sauver nos espaces verts ? : recommandations du colloque organisé par Sauvons Montréal, le 30 septembre 1978*, Montréal, Sauvons Montréal, 1978.

Environnement Canada, *The Environment Needs You*, Gouvernement du Canada, 1972.

-----, *L'ABC... de la pollution*, Gouvernement du Canada, 1972.

-----, *Intégration de la dépollution de l'air à la législation du pays: la Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique*, Gouvernement du Canada, 1973.

-----, *Le programme canadien de contrôle de la pollution des véhicules automobile*, Gouvernement du Canada, 1974.

-----, *La pollution par les automobiles - le nettoyage de neuf millions de sources polluantes*, Gouvernement du Canada, 1974.

-----, *La Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique - Règlements et lignes directrices Compilation 1*, Gouvernement du Canada, 1975.

- JOHNSTON, G. W., *Annoyance Measurements Related to Urban Traffic Noise Exposure*, Institute of Aerospace Studies, University of Toronto, 1973.
- LETARTE, Robert, *La bicyclette : un moyen de transport*, Québec, Ministère des Transports, 1977.
- , *Les besoins spéciaux: le cyclisme*, Montréal, Comité des transports de la région de Montréal, 1977.
- PILOTTE, Hélène, « Quand les adultes aussi contestent la société : Les comités de citoyens », *Châtelaine*, octobre 1969, p. 33.
- SENAY, J.P et R. LEBOURDAIS, *Étude du bruit à Montréal*, Montréal, Ville de Montréal, 1967.
- Service de l'assainissement de l'air et de l'inspection des aliments, *Pollution atmosphérique par le plomb de 1968 à 1971*, Montréal, Communauté urbaine de Montréal, 1971.
- , *Étude sur la santé des chauffeurs de taxi à Montréal*, Montréal, Communauté urbaine de Montréal, 1974.
- , *Étude de la qualité de l'air dans la zone du canal Lachine*, Montréal, Communauté urbaine de Montréal, 1976,
- , *Amélioration de la qualité de l'air sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*, Montréal, Communauté urbaine de Montréal, 1978.
- , *L'Assainissement de l'air dans l'île de Montréal 1872-1980*, Montréal, Communauté urbaine de Montréal, 1980.
- Service de l'environnement, *Bilan des activités en assainissement de l'air de 1970 à 1988*, Montréal, Communauté urbaine de Montréal, 1989.
- Service de planification, *État du dossier sur le cyclisme à la Communauté urbaine de Montréal*, Montréal, Communauté urbaine de Montréal, 1976.
- Service de santé de Montréal, *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal*, Ville de Montréal, Montréal, 1969.
- , *La pollution de l'air par l'anhydride sulfureux et les particules aéroportées à Montréal*, Montréal, Ville de Montréal, 1970.

-----, *Symposium sur la pollution – Troisième Journée consacrée au bruit. Comptendu de la présentation audio-visuelle du 23 septembre 1970*, Montréal, Ville de Montréal, 1970.

Society to Overcome Pollution, *Montreal Transportation*, Montréal, STOP, 1971.

Society to Overcome Pollution, *Montreal Transportation*, Montréal, STOP, 1972.

TOMPKINS, Alan, *Exposé sur la lutte à la pollution de l'air à Montréal*, Montréal, STOP, 1974.

3. Études

Livres

AMATO, Joseph, *On Foot: A History of Walking*, New York, New York University Press, 2004.

ANASTAKIS, Dimitry, *Car Nation: An Illustrated History of Canada's Transformation Behind the Wheel*, Toronto, James Lorimer, 2008.

-----, (dir.), *The Sixties: Passion, Politics and Style*, Montreal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2008.

BAILEY, Beth L., *From Front Porch to Back Seat : Courtship in Twentieth-Century America*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1986.

BAILEY, Stephen, *Sex, Drinks, and Fast Cars*, New York, Pantheon Books, 1986.

BAILLARGEON, Denyse, *Un Québec en mal d'enfants. La médicalisation de la maternité, 1910-1970*, Montréal, les éditions du remue-ménage, 2004.

BECK, Ulrich, *La société du risque : sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Éditions Flammarion, 2001.

-----, *Ecological Politics in the Age of Risk*, Cambridge, Polity Press, 1995.

BÉLANGER, Yves, Robert COMEAU et Céline MÉTIVIER, *La Révolution tranquille 40 ans plus tard: un bilan*, Montréal, VLB Éditeur, 2000.

----- (dir.), *La FTQ, ses syndicats et la société québécoise*, Montréal, Comeau & Nadeau, 2001.

- BERNHARDT, Christoph et Geneviève MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Le démon moderne. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*, Clermond Ferrand, Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2002.
- BLACK, Naomi, Paula BOURNE, Gail Cuthbert BRANDT et Magda FAHRNI, *Canadian Women: A History*, 3^e édition, Toronto, Nelson Education, 2011.
- BLUM, Elizabeth, *Love Canal Revisited : Race, Class, and Gender in Environmental Activism*, Lawrence, Kansas, University Press of Kansas, 2008.
- BOCKING, Stephen, *Nature's Experts. Science, Politics and the Environment*, New Jersey, Rutgers University Press, 2004.
- BOIVIN, Robert, *Histoire de la Clinique des citoyens de Saint-Jacques (1968-1988). Des comités de citoyens au CLSC du plateau Mont-Royal*, Montréal, VLB Éditeur, 1988.
- BOURBEAU, Amélie, *Techniciens de l'organisation sociale, La réorganisation de l'assistance catholique privée à Montréal (1930-1974)*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2015.
- BOURDIEU, Pierre, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Éditions de Minuit, 1979.
- BOYD, David R., *A Global Study of Constitutions, Human Rights, and the Environment*, Vancouver, UBC Press, 2011.
- , *The Right to a Healthy Environment : Revitalizing Canada's Constitution*, Vancouver, UBC Press, 2012.
- BRINBLECOMBE, Peter, *The Big Smoke : A History of Air Pollution in London Since Medieval Times*, Londres, Routledge, 1987.
- BUECHLER, Steven, *Social Movements in Advanced Capitalism : The Political Economy and Cultural Construction of Social Activism*, Oxford, Oxford University Press, 1999.
- BULLARD, Robert D., *Dumping in Dixie: Race, Class, and Environmental Quality*, Boulder, CO, Westview, 1990.
- BULLARD, Robert D. (dir.), *The Quest for Environmental Justice: Human Rights and the Politics of Pollution*, San Francisco, Sierra Book Club, 2005.

- CAMPBELL, Lara, Dominique CLÉMENT et Gregory S. KEALEY (dir.), *Debating Dissent. Canada and the Sixties*, Toronto, University of Toronto Press, 2012.
- CARSON, Rachel, *Silent Spring*, Cambridge, MA, Riverside Press, 1962.
- CASTELLS, Manuel, *Luttes urbaines et pouvoir politique*, Paris, Éditions François Maspero, 1973.
- CASTONGUAY, Stéphane, Richard JUDD et Stephan J. PYNE, *Positioning Québec in Global Environmental History*, Québec et Montréal, Éditions Nota Bene/Globe, Coll. « New Perspectives in Quebec Studies », 2007.
- CASTONGUAY, Stéphane et Michèle DAGENAIIS (dir.), *Metropolitan Natures: Environmental Histories of Montreal*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2011.
- CHRISTIE, Nancy et Micheal GAUVREAU, *Cultures of Citizenship in Post-war Canada, 1940-1955*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2003.
- CLÉMENT, Dominique, *Canada's Rights Revolution : Social Movements and Social Change, 1937-1982*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2008.
- COATES, Colin, *Canadian Counterculture and the Environment*, Calgary, University of Calgary Press, 2016.
- COHEN, Lizabeth, *A Consumer's Republic: the Politics of Mass Consumption in Postwar America*, New York, Vintage Books, 2004.
- Le Collectif Clio, *L'histoire des femmes au Québec depuis quatre siècles*, Montréal, Le Jour, 1992.
- COMACCHIO, Cynthia, « Nations are Built of Babies » : *Saving Ontario's Mothers and Children, 1900-1940*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1993.
- CORBIN, Alain, *Les cloches de la terre. Paysage sonore et culture sensible dans les campagnes au XIXe siècle*, Paris, Albin Michel, 1994.
- COPP, Terry, *Classe ouvrière et pauvreté*, Montréal, Boréal Express, 1978.
- Le Collectif CourtePointe, *Pointe Saint-Charles: un quartier, des femmes, une histoire communautaire*, Montréal, les éditions du remue-ménage, 2006.

- CUTLIFFE, Stephen H., *Ideas, Machines and Values: An Introduction to Science, Technology, and Society Studies*, Lanham, Rowman and Littlefield, 2003.
- CUTLIFFE, Stephen H. et Carl MITCHAM (dir.), *Visions of STS : Counterpoints in Science, Technology, and Society Studies*, Albany, State University of New York Press, 2001.
- DAGENAIS, Jean-Pierre, *Ironie du char : essai sur l'automobile et la crise des transports à Montréal*, Montréal, Jean-Pierre Dagenais, 1982.
- DAGENAIS, Michèle, *Montréal et l'eau : une histoire environnementale*, Montréal, Boréal, 2011.
- DENWORTH, Lydia, *Toxic Truth : A Scientist, A Doctor, and the Battle over Lead*, Beacon Press, Boston, 2009.
- DESCENT, David, Louis MAHEU, Martin ROBITAILLE et Gilles SIMARD, *Classes sociales et mouvements sociaux au Québec*, Montréal, St-Martin, 1989.
- DION, Léon, *La révolution déroutée 1960-1976*, Montréal, Boréal 1998.
- DOUCET, Laval et Louis FAVREAU (dir.), *Théorie et pratiques en organisation communautaire*, Sillery, Les presses de l'Université du Québec, 1991.
- DOUGLAS, Mary, *Risk and Blame. Essays in Cultural Theory*, New York, Routledge, 1992.
- DOUGLAS, Mary et Aaron WILDAVSKY, *Risk and Culture: An Essay on the Selection of Technological and Environmental Dangers*, Berkeley, University of California Press, 1982.
- DOWIE, Mark, *Losing Ground: American Environmentalism at the Close of the Twentieth Century*, Cambridge, MA, MIT Press, 1995.
- DOYLE, Jack, *Taken for a Ride: Detroit's Big Three and the Politics of Pollution*, New York, Four Walls Eight Window, 2000.
- DROUIN, Martin, *Le combat du patrimoine à Montréal (1973-2003)*, Montréal, Presses de l'Université du Québec, 2005.
- DUMONT, Micheline, *Le féminisme québécois raconté à Camille*, Montréal, éditions du remue-ménage, 2008.

- DUNLAP, Thomas R., *DDT: Scientists, Citizens, and Public Policy*, Princeton, 1981.
- DUBINSKI, Karen, et al. (dir.), *New World Coming. The Sixties and the Shaping of Global Consciousness*, Toronto, Between the Lines, 2009.
- DUMMITT, Christopher, *The Manly Modern: Masculinity in Postwar Canada*, Vancouver, UBC Press, 2007.
- EHRlich, Paul R., *The Population Bomb*, Ballantine Books, 1968.
- EWALD, François, Christian GOLLIER et Nicolas DE SADELEER, *Le principe de précaution*, coll. « Que sais-je ? », Paris, PUF, 2001.
- FAHRNI, Magda, *Household Politics: Montreal Families and Postwar Reconstruction*, Toronto, University of Toronto Press, 2005.
- FAHRNI, Magda et Robert RUTHERDALE, *Creating Postwar Canada: Community, Diversity and Dissent, 1945-1975*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2008.
- FLANAGAN, Maureen A., *Seeing with Their Hearts: Chicago Women and the Vision of the Good City, 1871-1933*, Princeton, Princeton University Press, 2002.
- FLINK, James J., *America Adopts the Automobile, 1895-1910*, Cambridge, MIT Press, 1970.
- , *The Car Culture*, Cambridge, MIT Press, 1976.
- FLONNEAU, Mathieu, *Paris et l'automobile, un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005.
- FORTIN, Andrée, *Le Rézo: Essai sur les coopératives d'alimentation saine au Québec*, Québec, IQRC, 1985.
- FOUCAULT, Michel, *Les mots et les choses; une archéologie des sciences humaines*, Paris Gallimard, 1966.
- , *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969.
- , *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975.

- FOUGÈRES, Dany (dir.) *Histoire de Montréal et de sa région*, Montréal, INRS, 2012.
- FURNESS, Zack, *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, Philadelphie, Temple University Press, 2010.
- GAUMER, Benoît, DESROSIER, Georges et KEEL Othmar, *Histoire du Service de santé de la ville de Montréal*, Québec, Presses de l'Université Laval, Les éditions de l'IQRC, 2002.
- GAUVREAU, Michael, *Les origines catholiques de la Révolution tranquille*, Montréal, Éditions Fides, 2008.
- GÉLINAS, Xavier, *La droite intellectuelle québécoise et la Révolution tranquille*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2007.
- GIDDENS, Anthony, *Les conséquences de la modernité*, Paris, L'Harmattan, 1994.
- GIRARD, Michel F., *L'écologisme retrouvé: essor et déclin de la Commission de la conservation du Canada*, Ottawa, Presses de l'Université d'Ottawa, 1994.
- GITLIN, Todd, *The Sixties: Years of Hope, Days of Rage*, New York, Bantam Books, 1993.
- GLEASON, Mona, *Normalizing the Ideal. Psychology, Schooling, and the Family in Postwar Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1999.
- GOTTLIEB, Robert, *Forcing the Spring: the Transformation of the American Environmental Movement*, Washington, Island Press, 2005 [1993].
- GRANATSTEIN, J.L., *The Ottawa Men : The Civil Service Mandarins, 1935-1957*, Oxford University Press, 1982.
- HAMEL, Pierre, *Action collective et démocratie locale. Les mouvements urbains montréalais*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1991.
- HARRIS, Richard, *Creeping Conformity : How Canada Became Suburban, 1900-1960*, Toronto University of Toronto Press, 2004.
- HARRISON, Kathryn, *Passing the Buck : Federalism and Canadian Environmental Policy*, Vancouver, UBC Press, 1996.

- HAYS, Samuel P., *Conservation and the Gospel of Efficiency*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 1999 (1959).
- , *Environmental Politics since 1945*, Pittsburgh, Pittsburgh University Press, 2000.
- HAYS, Samuel P. et Barbara D. HAYS, *Beauty, Health and Permanence : Environmental Politics in the United States, 1955-1985*, New York, Cambridge University Press, 1987.
- HÉBERT, Karine, « *Impatient d'être soi-même* ». *Les étudiants montréalais, 1895-1960*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2008.
- HÉBERT, Yves, *Une histoire de l'écologie au Québec : les regards sur la nature des origines à nos jours*, Québec, Éditions GID, 2006.
- HELMAN, Claire, *The Milton-Park Affair: Canada's Largest Citizen-Developer Confrontation*, Montréal, Véhicule Press, 1987.
- INGLEHART, Ronald, *The Silent Revolution: Changing Values and Political Styles Among Western Publics*, Princeton, NJ, Princeton University Press, 1977.
- JACOBS, Jane, *Life and Death of Great American Cities*, New York, Random House, 1961.
- JASANOFF, Sheila, *Handbook of Science and Technology Studies* Beverly Hills, Sage Publications, 1995.
- JEROME, John, *The Death of the Automobile : The Fatal Effect of the Golden Era, 1955-1970*, New York, W.W. Norton, 1972.
- JURDANT, Michel, *Les insolences d'un écologiste. Énergie, environnement et justice sociale*, Québec, Éditions du Boréal Express, 1976.
- , *Le Défi écologiste*, Montréal, Boréal, 1984.
- KAPLAN, Harold, *Reform, Planning, and City Politics : Montreal Winnipeg, Toronto*, Toronto, University of Toronto Press, 1982.
- KEATS, John, *The Insolent Chariots*, Philadelphia, Lippicott, 1958.
- KENNY, Nicolas, *The Feel of the City: Experiences of Urban Transformation*, Toronto, University of Toronto Press, 2014.

- KIRKPATRICK, Sale, *The Green Revolution: The American Environmental Movement, 1962-1992*, New York, Hill and Wang, 1993.
- KNOX, Paul, *Métrourbia, USA*, New Brunswick, NJ, Rutgers University Press, 2008.
- KORINEK, Valerie J. *Roughing it in the Suburbs: Reading Chatelaine Magazine in the Fifties and Sixties*, Toronto, University of Toronto Press, 2000.
- KORNBLUH, Andrea, *Lighting the Way: The Woman's City Club of Cincinnati, 1915-1965*, Cincinnati, OH Young & Klein, 1986.
- KRIER, James E. et Edmund URSIN, *Pollution and Policy: A Case Essay on California and Federal Experience with Motor Vehicle Air Pollution, 1949-1975*, Berkeley, University of California Press, 1977.
- KRIESI, Hanspeter, *New Social Movements in Western Europe. A Comparative Analysis*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1995.
- KUMAR, David (dir.), *Science, Technology and Society: A Sourcebook on Research and Practice*, New York, Kluwer Academic, 2000.
- LADD, Brian, *Autophobia: Love and Hate in the Automotive Age*, Chicago, University of Chicago Press, 2008.
- LAMOUREUX, Jocelyne, Michèle GÉLINAS et Katy TARI, *Femmes en mouvement, trajectoires de l'Association féminine d'éducation et d'action sociale AFÉAS, 1966-1991*. Montréal, Boréal, 1993.
- LAROSE, Karim et Frédéric RONDEAU (dir.), *La contre-culture au Québec*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2016.
- LEO, Christopher, *The Politics of Urban Development: Canadian Urban Expressway Disputes*, Toronto, Institute of Public Administration of Canada, 1977.
- LEVINE, Marc, *La reconquête de Montréal*, Montréal, VLB Éditeur, 1997.
- LINTEAU, Paul-André, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992.
- LONGHURST, James, *Citizen Environmentalists*, Meford, Tufts University Press, 2010.

- LOO, Tina, *States of Nature. Conserving Canada's Wildlife in the Twentieth Century*, Vancouver, UBC Press, 2006.
- LORTIE, André (dir.), *Les années 60 : Montréal voit grand*, Montréal, Centre canadien d'architecture, Vancouver, Douglas & McIntyre, 2004.
- LUPTON, Deborah (dir.), *Risk and Sociocultural Theory: New Directions and Perspectives*, Cambridge, Cambridge UP, 1999.
- LYTLE, Mark Hamilton, *The Gentle Subversive : Rachel Carson, Silent Spring, and the Rise of the Environmental Movement*, Oxford, Oxford University Press, 2007.
- MACDOWELL, Laurel Sefton, *An Environmental History of Canada*, Vancouver, UBC Press, 2012.
- MACEACHERN, Alan et William J. TURKEL, *Method and Meaning in Canadian Environmental History*, Toronto, Nelson Education, 2009.
- MAPES, Jeff, *Pedalling Revolution: How Cyclists are Changing American Cities*, Portland, Oregon State University Press, 2009.
- MARSAN, Jean-Claude, *Montréal in Evolution: Historical Analysis of the Development of Montréal's Architecture and Urban Environment*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1990.
- MARSHALL, T. H., *Citizenship and Social Class and Other Essays*, Cambridge, Cambridge University Press, 1950.
- MARTEL, Marcel et Martin PÂQUET, *Langue et politique au Canada et au Québec : une synthèse historique*, Montréal, Boréal, 2010.
- MARTIN, Justin, *Nader : Crusader, Spoiler, Icon*, Cambridge, MA, Perseus, 2002.
- MARWICK, Arthur, *The Sixties: Social and Cultural Transformation in Britain, France, Italy, and the United States, 1958-1974*, New York, Oxford University Press, 1998.
- MCCARTHY, Tom, *Auto Mania : Cars, Consumers and the Environment*, New Haven, Yale University Press, 2007.
- MCCORMICK, John, *Reclaiming Paradise : The Global Environmental Movement*, Bloomington et Indianapolis, Indiana University Press, 1991.

- McGRAW, Donald, *Le développement des groupes populaires à Montréal, 1963-1973*, Montréal, Éditions cooperatives Albert Saint-Martin, 1978.
- McNEIL, J. R., *Something New Under the Sun : An Environmental History of the Twentieth-Century World*, New York, W. W. Norton, 2000.
- McSHANE, Clay, *Down the Asphalt Path : American Cities and the Automobile*, New York, Columbia University Press, 1994.
- MELOSI, Martin, *The Sanitary City : Environmental Service in Urban America from Colonial Times to the Present*, Abridged Edition, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2008.
- , *Effluent America : Cities, Industry, Energy, and the Environment*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2001.
- MERCHANT, Carolyn, *The Death of Nature : Women, Ecology and the Scientific Revolution*, San Francisco, Harper & Row, 1980.
- , *Earthcare : Women and the Environment*, New York, Routledge, 1995.
- MEUNIER, E.-Martin et Jean-Philippe WARREN, *Sortir de la Grande noirceur. L'horizon "personnaliste" de la Révolution tranquille*, Sillery, Éditions du Septentrion, 2002.
- MEYEROWITZ, Joanne (dir.), *Not June Cleaver: Women and Gender in Postwar America, 1945-1960*, Philadelphia, Temple University Press, 1994.
- MILLS, Sean, *The Empire Within: Postcolonial Thought and Political Activism in Sixties Montreal*, Montréal et Kinston, McGill-Queen's University Press, 2010.
- MONDT, J. Robert, *Clean Cars : The History and Technology of Emission Control since the 1960s*, Warrendale, PA, SAE International, 2000.
- MONTRIE, Chad, *Making a Living. Work and Environment in the United-States*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2008.
- MORTON, Desmond, *Wheels : The Car in Canada*, Toronto, Umbrella Press, 1998.
- MUMFORD, Lewis, *The Highway and the City*, New York, Harvest Books, 1963.

- MURPHY, Priscilla Colt, *What a Book Can Do: The Publication and Reception of Silent Spring*, Boston, University of Massachusetts Press, 2005.
- NADASDY, Paul, *Hunters and Bureaucrats : Power, Knowledge, and Aboriginal-State Relations in the Southwest Yukon*, Vancouver, UBC Press, 2003.
- NADER, Ralph, *Unsafe at Any Speed. The Designed-In Dangers of the American Automobile*, New York, Grossman Publishers, 1965.
- NOPPEN, Luc, *Du chemin du Roy à la rue Notre-Dame. Mémoires et destins d'un axe est-ouest à Montréal*, Québec, Ministère des Transports du Québec, 2001.
- NORTON, Peter, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, MIT Press, 2008.
- NORWOOD, Vera, *Made from this Earth : American Women and Nature*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1993.
- NOWLAN, David et Nadine Nowlan, *The Bad Trip: The Untold Story of the Spadina Expressway*, Toronto, New/House of Anansi, 1970.
- O'CONNELL, Sean, *The Car in British Society : Class, Gender and Motoring 1896-1939*, Manchester, Manchester University Press, 1998.
- O'CONNOR, Ryan, *The First Green Wave : Pollution Probe and the Origins of Environmental Activism in Ontario*, Calgary, UBC Press, 2014.
- ORENSTEIN, Irene et Gloria Feman (dir.), *Reweaving the World : The Emergence of Ecofeminism*, San Francisco, Sierra Club Books, 1990.
- OWRAM, Douglas, *The Government Generation. Canadian Intellectuals and the State, 1900-1945*, Toronto, University of Toronto Press, 1986.
- , *Born at the Right Time : a History of the Baby Boom Generation*, Toronto, University of Toronto Press, 1996.
- PALAEOLOGU, Athena (dir.), *The Sixties in Canada : A Turbulent And Creative Decade*, Montréal, Black Rose Books, 2009.
- PALMER, Bryan, *Canada's 1960s: The Ironies of Identity in a Rebellious Era*, Toronto, University of Toronto Press, 2009.

- PARR, Joy, *Domestic Goods: The Material, the Moral, and the Economic in the Postwar Years*, Toronto, University of Toronto Press, 1999.
- , *Sensing Changes: Technologies, Environments, and the Everyday, 1953-2003*, Vancouver, UBC Press, 2010.
- PATERSON, Matthew, *Automobile Politics: Ecology and Cultural Political Economy*, Cambridge, UK, Cambridge University Press, 2007.
- PENDAKUR, V. Setty, *Cities, Citizens & Freeways*, Vancouver, Transportation Development Agency, 1972.
- PETITCLERC, Martin et David NIGET (dir.), *Pour une histoire du risque. Québec, France, Belgique, Montréal*, Presses de l'Université du Québec, 2012.
- PIOTTE, Jean-Marc, *La communauté perdue. Petite histoire des militantismes*, Montréal, VLB Éditeur, 1987.
- PRENDIVILLE, Brendan, *L'écologie, la politique autrement? Culture, sociologie et histoire des écologistes*, Paris, L'Harmattan, 1993.
- RABOY, Marc, *Movements and Messages: Media and Radical Politics in Quebec*, trans. David Homel. Toronto, Between the Lines Press, 1984.
- REUSS, Martin et Stephen H. CUTCLIFFE (dir.), *The Illusory Boundary: Environment and Technology in History*, Charlottesville et London, University of Virginia Press, 2010.
- RICARD, François, *La génération lyrique*, Montréal, Boréal, 1992.
- ROBERT, Frédéric (dir.), *De la contestation en Amérique. Approche socio-politique et contreculturelle des sixties*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.
- ROBERTSON, Heather, *Driving Force : The McLaughlin Family and the Age of the Car*, Toronto, McClelland and Stewart, 1995.
- ROGEL, Jean-Pierre, *Un paradis de la pollution*, Montréal, Les Presses de l'Université du Québec, 1981.
- ROSS, Kristin, *Fast Cars, Clean Bodies : Decolonization and Reordering of French Culture*, Cambridge, MIT Press, 1995.
- , *May '68 and Its Afterlives*, Chicago, University of Chicago Press, 2002.

- ROSZAK, Theodore, *Vers une contre-culture*, Paris, Stock, 1970.
- ROTLAT, Joseph, *Scientists in the Quest for Peace : A History of the Pugwash Conferences*, Cambridge, MIT Press, 1972.
- ROTHMAN, Hal K., *The Greening of a Nation? Environmentalism in the United States Since 1945*, New York, Harcourt Brace & Company, 1998.
- ROUILLARD, Jacques, *Histoire de la CSN, 1921-1981*, Montréal, Boréal, 1981.
- , *Le syndicalisme québécois. Deux siècles d'histoire*, Montréal, Boréal, 2004 [1989].
- RUBIN, Charles T., *The Green Crusade : Rethinking the Roots of Environmentalism*, New York, The Free Press, 1994.
- SAVARD, Stéphane, *Hydro-Québec et l'État québécois, 1944-2005*, Québec, Septentrion, 2013.
- SAVARD, Stéphane et Jérôme BOIVIN (dir.), *De la représentation à la manifestation : Groupes de pression et enjeux politiques au Québec, 19^e et 20^e siècles*, Québec, Septentrion, 2015.
- SCHARFF, Virginia, *Taking the Wheel : Women and the Coming of the Motor Age*, New York, Free Press, 1991.
- (dir.), *Seeing Nature through Gender*, Lawrence, University Press of Kansas, 2003.
- SCHNEIDER, Kenneth, *Autokind vs Mankind : An Analysis of Tyranny, a Proposal for Rebellion, a Plan for Reconstruction*, New York, Norton, 1971.
- SCOTT, James C., *Seeing Like a State : How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, New Haven, Yale University Press, 1998.
- SEILER, Cotten, *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*, Chicago, University of Chicago Press, 2008.
- SELLERS, Christopher C., *Crabgrass Crucible : Suburban nature and the Rise of Environmentalism in Twentieth-Century America*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2012.

- SHRAGGE, Éric, Ronald BABIN et Jean-Guy VAILLANCOURT, *Roots of peace: The Movement Against Militarism in Canada, Ontario, Between the Lines*, 1986.
- SIMARD, Jean-Jacques Simard, *La longue marche des technocrates*, Montréal, Albert Saint-Martin, 1979.
- SIMARD, Marc, *Histoire du mouvement étudiant québécois, 1956-2013 : des Trois Braves aux carrés rouges*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2013.
- SKOCPOL, Theda, *Diminished Democracy : From Membership to Management in American Civil Life*, Norman, University of Oklahoma Press, 2003.
- SOLNIT, Rebecca, *Wanderlust: A History of Walking*, New York, Viking, 2000.
- SPIEGEL-ROHING, Ina Spiegel-Rosing (dir.), *Science, Technology and Society: A Cross-Disciplinary Perspective*, Beverly Hills, Sage Publications, 1977.
- STRUTHERS, James Struthers, *The Limits of Affluence : Welfare in Ontario, 1920-1970*, Toronto, University of Toronto Press, 1994.
- TARR, Joel, *The Search for the Ultimate Sink: Urban Pollution in Historical Perspective*, Akron, University of Akron Press, 1996.
- THOMAS, Timothy Lloyd, *A City With a Difference: The Rise and Fall of the Montreal Citizen's Movement*, Montréal, Vehicule Press, 1997.
- THOMS, David, Len HOLDEN, and Tim CLAYDON (dir.), *The Motor Car and Popular Culture in the Twentieth Century*, Aldershot, Ashgate, 1998.
- TILLOTSON, Shirley, *The Public At Play : Gender and the Politics of Recreation in Post-War Ontario*, Toronto, University of Toronto Press, 2000.
- TOURAINÉ, Alain, *La voix et le regard*, Paris, Éditions du Seuil, 1978.
- (dir.), *Mouvements sociaux d'aujourd'hui*, Paris, Éd. Ouvrières, 1982.
- VAILLANCOURT, Jean-Guy, *Mouvement écologiste, énergie et environnement. Essais d'écologie sociale*, Montréal, Éditions coopérations Albert-Saint-Martin, 1982.
- VIVANCO, Luis, *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*, New York, Routledge, 2013.

WARREN, Jean-Philippe, *Ils voulaient changer le monde. Le militantisme marxiste-léniniste au Québec*, Montréal, VLB Éditeur, 2007.

-----, *Une douce anarchie : les années 68 au Québec*, Montréal, Boréal, 2008.

WARREN, Jean-Philippe et Andrée FORTIN, *Pratiques et discours de la contreculture au Québec*, Québec, Septentrion, 2015.

WELLOCK, Thomas, *Preserving the Nation : the Conservation and Environmental Movements, 1870-2000*, American History Series, Wheeling, IL, Harlan Davidson, 2007.

WELLS, Christopher, *Car Country : An Environmental History*, Seattler, University of Washington Press, 2012.

WILDAVSKY, Aaron, *But Is It True ? A Citizen's Guide to Environmental Health and Safety Issues*, Cambridge, Harvard University Press, 1995.

YATES, Charlotte, *From Plant to Politics : The Autoworkers Union in Postwar Canada*, Philadelphia, Temple University Press, 1993.

ZAVITZ, Perry, *Canadian Cars, 1946-1984*, Baltimore, Bookman Publishing, 1985.

Articles et chapitres de livre

ANASTAKIS, Dimitry, « From Independence to Integration : The Corporate Evolution of the Ford Motor Company of Canada, 1904-2004 », *Business History Review*, vol. 78, no 2 (été 2004), p. 213-253.

-----, « Building a 'New Nova Scotia' : State Intervention, The Auto Industry and the Case of Volvo in Halifax, 1963-98 », *Acadiensis*, vol. 34, no 1 (automne 2004), p. 3-30.

-----, « Industrial Sunrise ? The Chrysler Bailout, the State, and the Re-industrialisation of the Canadian Automotive Sector, 1975-1986 », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 35, no 2 (2007), p. 37-50.

-----, « A 'War on Pollution'? Canadian Responses to the Automotive Emissions Problem, 1970-1980 », *The Canadian Historical Review*, vol. 90, no 1 (mars 2009), p. 99-136.

- , « Multilateralism, Nationalism, and Bilateral Free Trade: Competing Visions of Canadian Economic and Trade Policy, 1945-1970 », dans Magda FAHRNI et Robert RUTHERDALE (dir.), *Creating Postwar Canada: Community, Diversity and Dissent, 1945-75*, Vancouver, UBC Press, 2008, p. 137-161.
- ANKIL, Robert E. et Fred FREDERIKSEN, « The Influence of American Manufacturers on the Canadian Automobile Industry », *Business and Economic History*, vol. 10 (1981), p. 101-113.
- ANKIL, Robert E., « Missed Opportunities : The Early Canadian Automobile and Machine Tool Industries », *American Review of Canadian Studies*, vol. 3 (1989), p. 275-291.
- BABIN, Ronald et Jean-Guy VAILLANCOURT, « Le mouvement écologiste et anti-nucléaire face aux gouvernements : le cas du débat public sur l'énergie au Québec et au Canada », dans Jean-Guy VAILLANCOURT, *Mouvement écologiste, énergie et environnement. Essais d'écologie sociale*, Montréal, Éditions coopératives Albert-Saint-Martin, 1982, p. 114-131.
- BAILLARGEON, Denyse, « We Admire Modern Parents. The École des Parents du Québec and the Postwar Québec Family, 1940-1949 », dans Michael GAUVREAU and Nancy CHRISTIE (dir.), *Cultures of Citizenship in Post-War Canada, 1940-1955*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2003, p. 239-276.
- BARCA, Stefania, « Laboring the Earth : Transnational Reflections on the Environmental History of Work », *Environmental History*, no 1 (2014), p. 3-27.
- BEAUDOIN, Carole, David HOULE et Jean MERCIER, « Trente ans d'intervention au ministère de l'Environnement du Québec. Un premier inventaire », *Globe : Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1 (2006), p. 211-235.
- BECK, Ulrich, « World Risk Society as Cosmopolitan Society ? Ecological Questions in a Framework of Manufactured Uncertainties », *Theory, Culture & Society*, vol. 13, no 4 (1996), p. 1-32.
- BÉCOT, Renaud, « L'action environnemental du mouvement syndical québécois, 1945-1972 », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (hiver 2015), p. 48-65.
- BÉLANGER, Paul R. et Benoît LÉVESQUE, « Le mouvement social au Québec : continuité et rupture (1960-1985) », dans Paul R. BÉLANGER, Benoît

- LÉVESQUE, Réjean MATHIEU et Franklin MIDY (dir.), *Animation et culture en mouvement*, Québec, PUQ, p. 253-266.
- BÉRUBÉ, Harold, « Vendre la banlieue aux Montréalais, 1950-1970 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 71, no 1-2 (été-automne 2017), p. 83-112.
- BLOOMFIELD, Gerald T., « No Parking Here to Corner : London Reshaped by the Automobile, 1911-61 », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 18, no 2 (octobre 1989), p. 139-158.
- BUSSIÈRE, Yves et Yves DALLAIRE, « Étalement et motorisation : où se situe Montréal par rapport à d'autres agglomération ? », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 38, no 105 (1994), p. 327-343.
- CANEL, Eduardo, « New Social Movement Theory and Resource Mobilization : The Need For Integration », dans W. K. CARROLL (dir.), *Organizing Dissent : Contemporary Social Movements in Theory and Practice*, Toronto, Garamond Press, 1992, p. 22-51.
- CAREL, Ivan, « Les années 1960: émergence d'une perspective internationaliste », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 16, no 2 (hiver 2008), p. 133-136.
- CAREL, Ivan, « Les cyclistes : du progrès moderne à la révolution écologiste » dans Jérôme BOIVIN et Stéphane SAVARD, *De la représentation à la manifestation: Groupes de pression et enjeux politiques au Québec, 19^e et 20^e siècles*, Québec, Septentrion, 2015, p. 42-73.
- CARROLL, William K., « Social Movements and Counterhegemony: Canadian Contexts and Social Theories » dans William K. CARROLL (dir.), *Organizing Dissent: Contemporary Social Movements in Theory and Practice*, 2^e édition, Toronto, Garamond Press, 1997, p. 3-38.
- CARSTAIRS, Catherine, « Cities Without Cavities : Democracy, Risk and Public Health », *Journal of Canadian Studies/Revue d'études canadiennes*, vol. 44, no 2 (printemps 2010), p. 146-170.
- , « Food, Fear, and the Environment in the Long Sixties », dans Lara CAMPBELL, Dominique CLÉMENT et Gregory S. KEALEY (dir.), *Debating Dissent. Canada and the Sixties*, Toronto, University of Toronto Press, 2012, p. 29-45.

- CARSTAIRS, Catherine et Rachel ELDER, « Expertise, Health, and Popular Opinion : Debating Water Fluoridation, 1945-1980 », *The Canadian Historical Review*, vol. 89, no 3 (2008), p. 345-371.
- CASTONGUAY, Stéphane, « Les rapports sociaux à la nature : l'histoire environnementale de l'Amérique française », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 60, nos 1-2, (été-automne 2006), p. 5-10.
- , « Penser l'histoire environnemental du Québec. Société, territoire et écologie », *Globe : Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1 (2006), p. 11-16.
- , « Faire du Québec un objet de l'histoire environnementale », *Globe : Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1 (2006), p. 17-49.
- CHAN, Kwok B, « Ethnic Urban Space, Urban Displacement and Forced Relocation: The Case of Chinatown in Montreal », *Canadian Ethnic Studies* 18, no. 2 (1986), p. 65-78.
- CHURCHILL, David S., « And Ambiguous Welcome : Vietnam Draft Resistance, the Canadian State, and Cold War Containment », *Histoire sociale/Social History* 37, no. 73 (2004), p. 1-26.
- COATES, Peter, « The Strange Stillness of the Past : Towards an Environmental History of Sound and Noise », *Environmental History*, vol. 10, no 4 (octobre 2005), p. 636-665.
- « Can Nature Improve Technology ? », dans Martin REUSS et Stephen H. CUTLIFFE (dir.), *The Illusory Boundary. Environment and Technology in History*, Charlottesville et London, University of Virginia Press, 2010, p. 43-65.
- COLTEN, Craig E., « Waste and Pollution : Changing View and Environmental Consequences », dans Martin REUSS et Stephen H. CUTLIFFE (dir.), *The Illusory Boundary : Environment and Technology in History*, Charlottesville et London, University of Virginia Press, 2010, p. 171-207.
- COMBY, Marc, « Le Front d'action politique (FRAP) à Montréal : de la naissance aux élections (1969-1970) », *Bulletin du RCHTQ*, no 3 (2001), p. 3-22.
- , « L'expérience du FRAP à Montréal (1970-1974) : La tentative de créer au Québec un parti d'extrême gauche », dans Anne MORELLI et José

- GOTOVICH (dir.), *Contester dans un pays prospère. L'extrême gauche en Belgique et au Canada*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2007, p. 153-75.
- DARU, Myriam, « The Dialectics of Dirt », dans Christoph BERNHARDT et Geneviève MASSARD-GUILBAUD (dir.), *Le démon moderne. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*, Clermont Ferrand, Presses Universitaires Blaise-Pascal, 2002, p. 57-74.
- DAVIES, Stephen, « Reckless Walking Must Be Discouraged: The Automobile Revolution and the Shaping of Modern Urban Canada », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 17, no 2 (octobre 1989), p. 123-138.
- DAVIS, Donald F., « Dependent Motorization: Canada and the Automobile in the 1930s », *Journal of Canadian Studies*, vol. 21 (1986), p. 106-132.
- DAWSON, Michael, « Leisure, Consumption, and the Public Sphere : Postwar Debates over Shopping Regulations in Vancouver and Victoria during the Cold War », dans Magda FAHRNI et Robert RUTHERDALE (dir.), *Creating Postwar Canada: Community, Diversity and Dissent, 1945-75*, Vancouver, UBC Press, 2008, p. 193-216.
- DEBIEN, Leon, « Esquisse d'une genèse de la contestation étudiante d'octobre 1968 », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 16, no 2 (hiver 2008), p. 75-96.
- DEWEY, Scott, « Working for the Environment : Organized Labour and the Origins of Environmentalism in the United States, 1948-1970 », *Environmental History*, vol. 3, no1 (janvier 1998), p. 45-63.
- DI CHIRO, Giovanna, « Environmental Justice from the Grassroots: Reflections on History, Gender and Expertise », dans Daniel FABER (dir.), *The Struggle for Ecological Democracy: Environmental Justice Movements in the United States*, New York, Guilford Press, 1998, p. 104-136.
- DROUIN, Martin, « La renaissance du Vieux-Montréal : usage, histoire et architecture (1960-1979) », Capucine LEMAÎTRE et Benjamin SABATIER (dir.), *Patrimoines : fabrique, usages et réemplois*, Québec, Éditions MultiMondes, 2008, p. 179-202.
- , « De la démolition des taudis à la sauvegarde du patrimoine bâti (Montréal, 1954-1973) », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 41, no 1 (automne 2012), p. 22-36.

- DUMMITT, Christopher, « A Crash Course in Manhood: Men, Cars, and Risk in Postwar Vancouver », dans Dimitry ANASTAKIS (dir.), *The Sixties: Passion, Politics and Style*, Montreal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2008, p. 71-98.
- DYCK, Erika, « The Psychedelic Sixties in North America : Drugs and Identity », dans Lara CAMPBELL, Dominique CLÉMENT et Gregory S. KEALEY (dir.), *Debating Dissent. Canada and the Sixties*, Toronto, University of Toronto Press, 2012, p. 47-63.
- ECHOLS, Alice, « 'Across the Universe' : Rethinking Narratives of Second-Wave Feminism », dans Karen DUBINSKY et al (dir.), *New World Coming : The Sixties and the Shaping of Global Consciousness*, Toronto, Between the Lines, 2009, p. 406-410.
- ESTRADA, Gilbert, « If You Build It, They Will Move: The Los Angeles Freeway System and the Displacement of Mexican East Los Angeles, 1944-1972 », *Southern California Quarterly*, vol. 87, no 3 (2005), p. 287-315.
- FAHRNI, Magda, « 'Elles sont partout...' : les femmes et la ville en temps d'épidémie, Montréal, 1918-1920 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 58, no 1 (2004), p. 67-85.
- , « Explorer la consommation dans une perspective historique », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 58, no 4 (2005), p. 465-473.
- , « 'La lutte contre l'accident' : risque et accidents dans un contexte de modernité industrielle », dans David NIGET et Martin PETITCLERC (dir.), *Pour une histoire du risque. Québec, France, Belgique*, Montréal et Rennes, Presses de l'Université du Québec et Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 195-216.
- FAUGIER, Étienne, « Automobile, transports urbains et mutations : l'automobilisation urbaine de Québec, 1919-1935 », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 38, no 1 (2009), p. 26-37.
- FILION, Pierre, « The Neighbourhood Improvement Plan: Montreal and Toronto: Contrasts between a Participatory Approach to Urban Policy Making », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 17, no 1 (1988), p. 16-28.
- FLANAGAN, Maureen A., « Environmental Justice in the City : A Theme for Urban Environmental History », *Environmental History*, vol. 5, no 2 (avril 2000), p. 159-164.

- FLINK, James, « Three Stages of American Automobile Consciousness », *American Quarterly*, vol. 24, no 4 (1972), p. 451-473.
- FREUDENBERG, Nicholas et Carol STEINSAPIRE: « Not in our Backyards : The Grassroots Environmental Movement », dans Riley DUNLAP et Angela MERTIG (dir.), *American Environmentalism : The U.S. Environmental Movement 1970-1990*, New York, Taylor & Francis, 1992, p. 27-37.
- GAGNON, Mona-Josée, « Les femmes dans le mouvement syndical québécois », *Sociologie et sociétés*, VI, no 1 (mai 1974), p. 17-36.
- GAGNON, Robert, « La formation d'un groupe social : les ingénieurs francophones au Québec (1870-1960) », *Scientia Canadensis : Canadian Journal of the History of Science, Technology and Medicine/Scientia Canadensis : revue canadienne d'histoire des sciences, des techniques et de la médecine*, vol. 15, no 1 (1991), p. 48-49.
- GAGNON, Robert et Yves GINGRAS, « La Baie James: de territoire à laboratoire », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 7, no 3 (1999), p. 67-78.
- GAGNON, Robert et Nathasha ZWARICH, « Les ingénieurs sanitaires à Montréal, 1870-1945 : Lieux de formation et exercice de la profession », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 37, no 1, 2008, p. 3-20.
- GIDDENS, Anthony, « Risk and Responsibility », *The Modern Law Review*, vol. 62, no 1 (janvier 1999), p. 1-10.
- GILLILAND, Jason, « The Creative Destruction of Montreal : Street Widenings and Urban (Re)Development in the Nineteenth Century », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 31, no 1 (2002), p. 37-51.
- GOULET, Denis, Gilles LEMIRE et Denis GAUVREAU, « Des bureaux d'hygiène municipaux aux unités sanitaires. Le Conseil d'hygiène de la province de Québec et la structuration d'un système de santé publique, 1886-1926 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 49, no 4 (1996), p. 491-520.
- GRANGER, Christophe, « Le coq et le klaxon, ou la France à la découverte du bruit, 1945-1975 », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, no 123 (juillet-septembre 2014), p. 85-100.
- GREGORY, Jenny et Jill L. GRANT, « The Role of Emotions in Protests against Modernist Urban Redevelopment in Perth and Halifax », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 42, no 2 (2014), p. 44-58.

- HANNA, David B., « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal », dans Horacio CAPEL et Paul-André LINTEAU (dir.), *Barcelona-Montreal: desarrollo urbano comparado Barcelona*, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998, p. 117-326.
- HARTER, John-Henry, « Environmental Justice for Whom ? Class, New Social Movements, and the Environment: A Case Study of Greenpeace Canada, 1971-2000 », *Labour/Le travail*, vol. 54 (automne 2004), p. 83-119.
- HAYS, Samuel, « Three Decades of Environmental Politics: the Historical Context », dans M. J. LACEY (dir.), *Government and Environmental Politics: Essays on Historical Developments Since World War Two*, 1989, p. 19-67.
- HAZLETT, Maril, « Woman vs. Man vs. Bugs : Gender and Popular Ecology in Early Reactions to Silent Spring », *Environmental History*, vol. 9 (octobre 2004), p. 701-729.
- HÉBERT, Karine, « « Une organisation maternaliste au Québec : La Fédération nationale Saint-Jean-Baptiste et la bataille pour le vote des femmes », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 52, no 3 (hiver 1999), p. 315-344.
- HORTON, Dave, « Environmentalism and the Bicycle », *Environmental Politics*, vol. 15, no 1 (2006), p. 41-58.
- HOW, Suellen M., « 'Municipal Housekeeping' : The Role of Women in Improving Urban Sanitation Practices », dans Martin MELOSI, *Pollution and Reform in American Cities, 1870-1930*, Austin, University of Texas Press, 1980, p. 173-198.
- HURT, Andrew Hurt, « 'When Did the Sixties Happen?' Searching for New Directions », *Journal of Social History*, vol. 33, no 1 (automne 1999), p. 147-161.
- ISSEL, William, « 'Land Values, Human Values, and the Preservation of the City's Treasured Appearance' : Environmentalism, Politics, and the San Francisco Freeway Revolt », *Pacific Historical Review*, vol. 68, no 4 (1999), p. 611-646.
- KENNY, Nicolas, « Corporeal Understandings of the Industrialising Environment », dans Stéphane CASTONGUAY and Michèle DAGENAIS (dir.), *Metropolitan Natures: Urban Environmental Histories of Montreal*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2011, p. 51-67.

- KLEMEK, Christopher, « Placing Jane Jacobs within the Transatlantic Urban Conversation », *Journal of the American Planning Association*, vol. 73, no 1 (2007), p. 49-67.
- , « From Political Outsider to Power Broker in Two 'Great American Cities': Jane Jacobs and the Fall of the Urban Renewal Order in New York and Toronto », *Journal of Urban History*, vol. 34, no 2 (2008), p. 309-332.
- LABARRE, Nicolas, « Alliés de circonstance : Ralph Nader et l'écologie », *Écologie et politique*, vol. 1, no 41 (2011), p. 25-37.
- LAMARRE, Jean et Magali DELEUZE, « Le Québec des années 1960 : influences extérieures et héritage », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 15, no 1 (automne 2006), p. 101-108.
- LAMBERT, Maude-Emmanuelle, « Québécoises et Ontariennes en voitures ! L'expérience culturelle et spatiale de l'automobile au féminin (1910-1945) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 63, nos 2-3 (automne 2009-hiver 2010), p. 305-330.
- LÉVEILLÉE, Jacques et Jean-François LÉONARD, « The Montreal Citizens' Movement Comes to Power », *International Journal of Urban & Regional Research*, vol. 11, no 4 (décembre 1987), p. 567-581.
- LEXIER, Roberta, « To Struggle Together or Fracture Apart : The Sixties Student Movements at English-Canadian Universities », dans Lara CAMPBELL, Dominique CLÉMENT et Gregory S. KEALEY (dir.), *Debating Dissent. Canada and the Sixties*, Toronto, University of Toronto Press, 2012, p. 81-94.
- LINTEAU, Paul-André, « Un débat historiographique : l'entrée du Québec dans la modernité et la signification de la Révolution tranquille », dans Yves BÉLANGER, Robert COMEAU et Céline MÉTIVIER (dir.), *La Révolution tranquille 40 ans plus tard: un bilan*, Montréal, VLB Éditeur, 2000, p. 21-41.
- LOCHER, Fabien et Grégory QUENET, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 56, no 4 (2009), p. 7-38.
- LOO, Tina, « People in the Way : Modernity, Environment, and Society on the Arrow Lakes » *BC Studies*, no 142/143, (été/automne 2004), p. 161-196.
- LOO, Tina et Meg Stanley, « An Environmental History of Progress : Damming the Peace and Columbia Rivers », *The Canadian Historical Review*, vol. 92, no 3 (septembre 2011), p. 399-426.

- MACEACHERN, Alan, « Voices Crying in the Wilderness : Recent Works in Canadian Environmental History », *Acadiensis*, vol. 31 (printemps 2002), p. 215-226.
- MARTEL, Marcel, « 'Riot' at Sir George Williams : Giving Meaning to Student Dissent », dans Lara CAMPBELL, Dominique CLÉMENT et Gregory S. KEALEY (dir.), *Debating Dissent. Canada and the Sixties*, Toronto, University of Toronto Press, 2012, p. 97-114.
- McCANN, Larry, « A Regional Perspective on Canadian Suburbanization : Reflections on Richard Harris's Creeping Conformity », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 35, no 1 (2006), p. 32-45.
- McCARTHY, Tom, « Henry Ford, Industrial Ecologist or Industrial Conservationist? Waste Reduction and Recycling at the Rouge », *Michigan Historical Review*, vol. 27, no 2 (2001), p. 53-88.
- , « The Coming Wonder ? Foresight and Early Concerns about the Automobile », *Environmental History*, vol. 6, no 1 (janvier 2001), p. 46-74.
- McFARLANE, Wallace Scott, « Defining Nuisance : Pollution, Science and Environmental Politics on Maine's Androscoggin River », *Environmental History Review*, vol. 17, no 2 (avril 2012), p. 307-335.
- McGURTHY, Eileen Maura, « From NIMBY to Civil Rights: The Origins of the Environmental Justice Movement », *Environmental History*, vol. 2, no 3 (juillet 1997), p. 301-323.
- NcNEIL, J. R., « Observations on the Nature and Culture of Environmental History », *History and Theory*, vol. 42, no 1 (2003), p. 5-43.
- MELOSI, Martin, « The Place of the City in Environmental History », *Environmental History Review*, vol. 17, no 1 (printemps 1993), p. 1-23.
- MELUCCI, Alberto, « The New Social Movements : A Theoretical Approach », *Social Science Information*, vol. 19, no 2 (1980), p. 199-226.
- , « Mouvements sociaux, mouvements post-politiques », *Revue Internationale d'Action Communautaire*, vol. 10, no 50 (automne 1983), p. 13-30.
- , « Société en changement et nouveaux mouvements sociaux », *Sociologie et sociétés*, vol. 10, no 2, (octobre 1989), p. 36-53.

- MILLIGAN, Ian, « 'This Board Has a Duty to Intervene': Challenging the Spadina Expressway through the Ontario Municipal Board », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 39, 2 (2011), p. 25-39.
- MOHL, Raymond A., « Race and Space in the Modern City : Interstate-95 and the Black Community in Miami », dans Arnold R. HIRSH et Raymond A. MOHL (dir.), *Urban Policy in Twentieth-Century America*, New Brunswick, New Jersey, 1993, p. 100-158.
- MOHL, Raymond A., « Stop the Road: Freeway Revolts in American Cities », *Journal of Urban History*, vol. 30, no 5 (2004), p. 674-706.
- NEALE, M. J., « The Sixties as History : A Review of the Political Historiography », *Reviews in American History*, vol. 33, no 1 (2005), p. 133-152.
- NICKERSON, Sylvia, « Taking a Stand : Exploring the Role of Scientists Prior to the First Pugwash Conference on Science and World Affairs, 1957 », *Scientia Canadensis : Canadian Journal of the History of Science, Technology and Medicine/Scientia Canadensis : revue canadienne d'histoire des sciences, des techniques et de la médecine*, vol. 36, no 2 (2013), 63-87.
- OUELLET, Michel, « Le smart growth et le nouvel urbanisme : synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 50, no 140 (septembre 2006), p. 175-193.
- PARKINS, Wendy, « Protesting Like a Girl : Embodiment, Dissent, and Feminist Agency », *Feminist Theory*, vol. 1, no 1 (2000), p. 59-78.
- PARR, Joy, « Household Choices as Politics and Pleasure in 1950s Canada », *International Labour and Working-Class History*, vol. 55 (printemps 1999), p. 112-128.
- , « Notes for a More Sensuous History of the Twentieth-Century Canada : The Timely, the Tacit, and the Material Body », *Canadian Historical Review*, vol. 82, no 4 (décembre 2001), p. 720-745.
- , « Smells Like ? Sources of Uncertainty in the History of an Environment », *Environmental History*, vol. 11, no 2 (2006), p. 269-299.
- PECK, Gunther, « The Nature of Labor : Fault Lines and Common Ground in Environmental and Labor History », *Environmental History*, 2006/2, p. 212-238.

- PENFOLD, Steve, « 'Are we to go literally to the hot dogs ?' Parking Lots, Drive-ins, and the Critique of Progress in Toronto's Suburbs, 1965-1975 », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 33, no 1 (2004), p. 8-23.
- , « Selling by the Carload : The Early Years of Fast Food in Canada », dans Magda FAHRNI et Robert RUTHERDALE (dir.), *Creating Postwar Canada: Community, Diversity and Dissent, 1945-75*, Vancouver, UBC Press, 2008, p. 162-189.
- PETIGNY, Alan, « Illegitimacy, Postwar Psychology and the Reperiodization of the Sexual Revolution », *Journal of Social History*, (automne 2004), p. 63-79.
- POIRIER, Valérie, « La Société pour Vaincre la Pollution comme mouvement démocratique et critique de la société de consommation (1970-1980), *Bulletin du RCHTQ*, Vol. 34, no 1 (87), printemps 2008, p. 4-14.
- , « 'L'autoroute est-ouest, c'est pas le progrès !' : environnement et mobilisation citoyenne en opposition au projet d'autoroute est-ouest à Montréal en 1971 », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (hiver 2015), p. 66-91.
- POIRIER, Valérie et Stéphane SAVARD, « Le militantisme environnemental au Québec, ou comment l'environnement est devenu un enjeu politique », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (hiver 2015), p. 15-31.
- POITRAS, Claire, « L'histoire urbaine du Canada : l'espace, les citoyens, et les gouvernants », *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, vol. 32, no 1 (2003), p. 42-52.
- , « L'histoire urbaine environnementale au Québec. Un domaine de recherche en émergence », *Globe : Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1 (2006), p. 93-111.
- , « Repenser les projets autoroutiers: deux visions de la métropole contemporaine », dans Gilles SÉNÉCAL et Laurence BHERER (dir.), *La métropolisation et ses territoires*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2009, p. 107-124.
- , « A City on the Move : The Surprising Consequences of Highways », dans Stéphane CASTONGUAY et Michèle DAGENAI (dir.), *Metropolitan Natures: Environmental Histories of Montreal*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2011, p. 168-183.

- READ, Jennifer, « 'Let us Heed the Voice of Youth' : Laundry Detergents, Phosphates and the Emergence of the Environmental Movement in Ontario », *Journal of the Canadian Historical Association*, vol. 7 (1996), p. 227-250.
- ROBERT, Jean-Claude, « Postface. L'histoire environnementale et l'historiographie du Québec », *Globe : Revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1 (2006), p. 237-255.
- ROBINSON, Danielle « 'Must everything give way to the automobile?' The Ancaster and Dundas Expressway Proposals in Ontario, 1967-1968 », *Ontario History*, vol. 100, no 1 (2008), p. 57-79.
- , « Modernism at a Crossroad: The Spadina Expressway Controversy in Toronto, Ontario ca. 1960-1971 », *The Canadian Historical Review*, vol. 92, no 2 (juin 2011), p. 295-322.
- ROLLINS, William, « Reflections on a Spare Tire : SUVs and Postmodern Environmental Consciousness », *Environmental History*, vol. 11, no 4 (2006), p. 684-723.
- ROME, Adam, « Building on the Land : Toward and Environmental History of Residential Development in American Cities and Suburbs, 1870-1990 », *Journal of Urban History*, vol. 20, no 3 (1994), p. 407-434.
- , « Coming to Terms with Pollution: the Language of Environmental Reform, 1865-1915 », *Environmental History*, vol. 1, no 3 (1996), p. 6-28.
- , « What Really Matters in History? Environmental Perspectives on Modern American », *Environmental History*, vol. 7, no 2 (avril 2002), p. 303-318.
- , « 'Give Earth a Chance' : The Environmental Movement and the Sixties », *Journal of American History*, vol. 90, no 2 (septembre 2003), p. 525-554.
- , « From the Editor », *Environmental History*, vol. 9 (2004), p. 6-7.
- ROSEN, Christine Meisner et Joel TARR, « The Importance of an Urban Perspective in Environmental History », *Journal of Urban History*, vol. 20, no 3 (1994), p. 299-310.
- ROSEN, Paul, « Up the Vélorution: Appropriating the Bicycle and the Politics of Technology », dans Ron EGLASH (dir.), *Appropriating Technology: Vernacular Science and Social Power*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2004, p. 365-390.

- ROSS, Becki L., « Men Behind the Marquee : Greasing the Wheels of Vansterdam's Professional Striptease Scene, 1950-75 », dans Magda FAHRNI et Robert RUTHERDALE (dir.), *Creating Postwar Canada: Community, Diversity and Dissent, 1945-75*, Vancouver, UBC Press, 2008, p. 217-240.
- ROSS, Daniel, « 'Vive la vélorution !' : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980 », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2 (hiver 2015), p. 92-112.
- ROUILLARD, Jacques, « La Révolution tranquille : rupture ou tournant ? », *Journal of Canadian Studies/Revue d'études canadiennes*, vol. 32, no 4 (1998), p. 23-51.
- SAVARD, Stéphane, « Les groupes verts et la question de l'énergie au Québec », dans Jérôme BOIVIN et Stéphane SAVARD, *De la représentation à la manifestation: Groupes de pression et enjeux politiques au Québec, 19^e et 20^e siècles*, Québec, Septentrion, 2015, p. 100-134.
- SCHOTT, Dieter, « Urban Environmental History : What Lessons are There to be Learnt ? », *Boreal Environment Research*, no 9 (2004), p. 519-528.
- SÉGUIN, Michel, Louis MAHEU et Jean-Guy VAILLANCOURT, « Les nouveaux mouvements sociaux de l'environnement : Au cœur des changements politiques et culturels », *Revue d'études canadiennes/Journal of Canadian Studies*, vol. 30, no 1 (printemps 1995), p. 102-114.
- SIMARD, Louis et Laurent LEPAGE, « Gestion publique de l'environnement au Québec. Quel bilan à l'heure de la concertation ? », dans Robert BERNIER (dir.), *L'État québécois au XXI^e siècle*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2004, p. 367-279.
- SKOCPOL, Theda, « Bringing the State Back In : Strategies of Analysis in Current Research », dans Peter B. EVANS, Dietrich RUESCHEMEYER et Theda SKOCPOL (dir.), *Bringing the State Back In*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985, p. 3-42.
- SMITH, Michael B., « 'Silence Miss Carson !' : Science, Gender and the Reception of Silent Spring », *Feminist Studies*, vol., 27 (automne 2001), p. 733-752.
- STRONG-BOAG, Veronica, « Home Dreams : Women and the Suburban Experiment in Canada, 1945-1960 », *The Canadian Historical Review*, vol. 72, no 4 (1991), p. 471-504.

- TARR, Joel, « The Evolution of Urban Infrastructure in the Nineteenth and Twentieth Centuries », dans Royce HANSON (dir.), *Perspectives on Urban Infrastructure*, Washington, DC, National Academy Press, 1984, p. 4-60.
- , « Environmental Risk in Historical Perspective » dans Brandon JOHNSON et Victor COVELLO (dir.), *The Social and Cultural Construction of Risk*, Reidel Publications, 1987, p. 317-344.
- , « Urban History and Environmental History in the United States: Complementary and Overlapping Fields », in Christoph BERNHARDT (dir.), *Environmental Problems in European Cities of the 19th and 20th Century*, New York-Muenchen-Berlin, Waxmann, Muenster, 2001, p. 25-39.
- , « The Metabolism of the Industrial City : The Case of Pittsburgh », *Journal of Urban History*, vol. 28, (juillet 2002), p. 511-545.
- TARR, Joel et Christine M. ROSEN, « The Importance of an Urban Perspective in Environmental History », *Journal of Urban History*, vol. 20 (mai 1994), p. 299-310.
- TEMBY, Owen, « Trouble in Smogville : The Politics of Toronto's Air Pollution during the 1950s », *Journal of Urban History*, vol. 39, no 4 (2012), p. 669-689.
- TEMBY, Owen et Ryan O'CONNOR, « Property, Technology, and Environmental Policy : The Politics of Acid Rain in Ontario, 1978-1985 », *Journal of Policy History*, vol. 27, no 4 (2015), p. 636-669.
- TEMBY, Owen et Joshua MACFADYEN, « Urban Elites, Energy, and Smoke Polity in Montreal during the Interwar Period », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 45, no 1 (automne 2016), p. 37-49.
- THOMAS, Timothy L., « New Forms of Political Representation: European Ecological Politics and the Montreal Citizen's Movement », *Canadian Journal of Political Science*, vol. 28, no 3 (1995), p. 509-31.
- VAILLANCOURT, Jean-Guy, «Évolution, diversité et spécificité des associations écologiques québécoises : de la contre-culture et du conservationnisme à l'environnementalisme et à l'écosociolisme», *Sociologie et sociétés*, vol. 13, no 1 (1981), p. 81-98.

-----, « Le mouvement vert québécois : entre l'écologie et l'écologisme », *Possibles*, no 9 (1985), p. 35-47.

VALVERDE, Mariana, « Conclusion : analyser les risques et la gestion du risque en dehors de l'opposition binaire entre tradition et modernité », dans David NIGET et Martin PETITCLERC (dir.), *Pour une histoire du risque. Québec, France, Belgique, Montréal*, Presses de l'Université du Québec, 2012, p. 317-326.

VANLAETHEM, France, « The Ambivalence of Architectural Culture in Quebec and Canada, 1955-1975 », dans Dimitry ANASTAKIS (dir.), *The Sixties : Passion, Politics, and Style*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2008, p. 127-144.

WARREN, Jean-Philippe, « L'Opération McGill français. Une page méconnue de l'histoire de la gauche nationaliste », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 16, no 2 (hiver 2008), p. 97-116.

WHITE, Richard, « American Environmental History : The Development of a New Historical Field », *Pacific Historical Review*, vol. 54, no 2 (1985), p. 297-335.

-----, « Are you an environmentalist or do you work for a living ? », dans William CRONON (dir.), *Uncommon Ground. Rethinking the Human Place in Nature*, New York, Norton, 1996, p.171-185.

WOODHOUSE, Keith M., « The Politics of Ecology : Environmentalism and Liberalism in the 1960s », *Journal for the Study of Radicalism*, vol. 2, no 2 (2009), p. 53-84.

ZELKO, Frank, « Making Greenpeace : The Development of Direct Action Environmentalism in British Columbia », *BC Studies*, vol. 142/143 (été/automne 2004), p. 197-234.

2.3 Thèses et mémoires

BARR, Jane E., *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement: 1970-1985*, mémoire de maîtrise, Université McGill, 1995.

CARTER, Roberta Carolyn, *The Responses of the American Automobile Industry to Environmental Protection: A Study of Regulatory Experience*, thèse de doctorat, University of Colorado at Boulder, 1979.

- FAUGIER, *L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, thèse de doctorat, Lyon 2 et l'Université Laval, 2013.
- GAGNÉ, Guillaume, *De l'autoroute Dufferin Montmoyency au boulevard urbain Du Vallon : quels changements ?*, mémoire de maîtrise, Université Laval, 2006.
- GARNEAU, Vincent, *Le Conseil des œuvres de Montréal : animation sociale, démocratie participative et affrontement politique*, mémoire de maîtrise, UQAM, 2011.
- HARNOIS, Marcel, *Les groupes environnementaux du Québec. Interventions des groupes environnementaux dans le domaine de l'éducation relative à l'environnement et attentes à l'endroit du ministère de l'environnement du Québec.*, Mémoire de M.A. (écologie), UQAM, 1986.
- LAPOINTE-GAGNON, Valérie, *Penser et « panser » les plaie du Canada : le moment Laurendeau-Dunton, 1963-1971*, thèse de doctorat, Université Laval, 2013.
- LEWIS, Nathalie, *Idéologie et action : quatre groupes écologiques québécois. La Société pour vaincre la pollution, Society to Overcome Pollution, l'Union québécoise de conservation de la nature et la Fédération québécoise de la Faune*, thèse de doctorat, Université d'Ottawa, 1994.
- NORMAND, Vanessa, *Les transports, la pollution atmosphérique et la santé : évolution de la gestion des émissions d'ozone par le gouvernement canadien*, mémoire de maîtrise, Université d'Ottawa, 2000.
- O'CONNOR, Ryan Ernest, *Toronto The Green : Pollution Probe and the Rise of the Canadian Environmental Movement*, thèse de doctorat, University of Western Ontario, 2010.
- ROBINSON, Danielle, *« The Streets Belong to the People » : Espressway Disputes in Canada, c. 1960-1975*, thèse de doctorat, McMaster University, 2012.
- ROSS, Daniel G., *Remaking Downtown Toronto : Politics, Development, and Public Space on Yonge Street, 1950-1980*, thèse de doctorat, York University, 2017.
- RUFFILLI, Dean, *The Car in Canadian Culture, 1898-1983*, thèse de doctorat, University of Western Ontario, 2006.

VEILLEUX, Denis, *La motorisation ou la « rançon du progrès » : tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal 1900-1930)*, thèse de doctorat, Université McGill, 1998.