

Bulletin d'histoire politique

« 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

Valérie Poirier



Volume 23, Number 2, Winter 2015

Le militantisme environnemental au Québec

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1028884ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1028884ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Association québécoise d'histoire politique
VLB éditeur

ISSN

1201-0421 (print)

1929-7653 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Poirier, V. (2015). « 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*, 23(2), 66–91.
<https://doi.org/10.7202/1028884ar>

Tous droits réservés © Association québécoise d'histoire politique et VLB Éditeur, 2015

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

<https://www.erudit.org/en/>

« 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

VALÉRIE POIRIER
Doctorante en histoire
UQAM

Dans les années 1960 et 1970, plusieurs projets d'autoroutes urbaines ont soulevé l'ire des citoyens à travers les villes d'Amérique du Nord et d'Europe¹. Encore peu étudiés au Canada, ces conflits, que les historiens ont surnommés les « freeway revolts » aux États-Unis, présentent 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 selon elles la construction d'une autoroute dans leur quartier². En contestant publiquement des valeurs et pratiques dominantes de la société, comme la foi en l'expertise et la primauté accordée à l'automobile, ces controverses ont été considérées comme des manifestations typiques des pratiques contre-culturelles et du radicalisme de cette époque³. Par ailleurs, elles ont également été vues comme une cause cristallisant des 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.

Montréal, comme plusieurs grandes villes, a connu sa propre « freeway revolt », sans toutefois que celle-ci ne fasse l'objet d'études approfondies⁴. Lors de cette controverse, débutant en novembre 1970, une vive opposition citoyenne se dresse contre le gouvernement libéral de Robert Bourassa afin de dénoncer le projet d'autoroute est-ouest, dont le tracé est projeté dans le centre-ville et continue vers l'est dans l'axe de la rue Notre-Dame au sud de la ville. Rapidement, l'opposition au tracé de l'autoroute se double d'un discours environnemental et idéologique. Ce discours ne questionne plus le tracé de l'autoroute, mais plutôt le bien-fondé d'une telle infrastructure à Montréal, en même temps qu'il dénonce les dommages

irréparables qu'elle infligerait à l'environnement urbain. 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. Similairement, il contribue à repenser la forme d'urbanisation que James C. Scott a nommée l'« authoritarian high modernism », qui favorise une vision du progrès dominée par les projets à grande échelle et commandée par des connaissances scientifiques et des experts, sans trop d'égards pour la société civile⁶. À l'image des controverses autoroutières se déroulant dans d'autres villes, des groupes de citoyens montréalais, rapidement rejoints par certains politiciens locaux et ordres professionnels, ont plutôt proposé l'avènement d'un nouveau paradigme urbain pensé à l'échelle humaine, parsemé d'espaces verts, moins pollué et où le transport collectif aurait préséance sur l'utilisation de l'automobile privée⁷.

Si l'opposition envers l'autoroute à Montréal répète des tendances générales observées dans la plupart des études sur ce type de controverses, cet article se démarque en proposant d'en étudier les enjeux liés à l'environnement. En entrecroisant des sujets tels que la pollution automobile, l'aménagement urbain, les réflexions autour d'un mode de vie à privilégier et la mobilisation des mouvements environnementaux et citoyens, cette étude de cas permet d'exploiter plusieurs thèmes identifiés par les historiens québécois comme étant des axes de recherches à développer dans l'histoire environnementale québécoise, en plus de contribuer à tisser des liens entre le contexte de militantisme social et politique des années 1960-1970 et le mouvement environnemental⁸. Cet article s'inscrit par ailleurs dans une historiographie de l'automobilité qui, bien qu'elle soit en émergence au Québec, ne s'est pas encore attardée sur l'impact environnemental de l'automobile dans l'après-guerre⁹.

Ainsi appréhendée, la controverse concernant l'autoroute est-ouest à Montréal est ici mise à profit afin d'étudier l'émergence de préoccupations et de demandes sociales relatives à l'amélioration de la qualité de l'environnement en milieu montréalais. En me basant sur un corpus de sources qui comprend de nombreux articles de journaux ainsi que les documents du Front commun contre l'autoroute est-ouest et de la Commission d'audiences publiques populaires conservés aux archives de l'Université McGill, je souhaite démontrer, dans un premier temps, que les inquiétudes environnementales liées à la pollution automobile – tant atmosphérique que sonore et esthétique – étaient au cœur de la mobilisation citoyenne contre l'autoroute, aux côtés d'arguments économiques et sociaux. L'étude de cette controverse permet donc de mettre en évidence l'importance grandissante de valeurs liées à la protection de l'environnement chez

différentes catégories d'acteurs sociaux, comme des comités de citoyens, des syndicats, des ordres professionnels, des associations environnementales et des politiciens, ainsi que la politisation des enjeux environnementaux associés au transport et à l'urbanisme. Dans un second temps, j'avance qu'en dénonçant 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, l'opposition à l'autoroute était également encadrée dans des arguments idéologiques plus larges concernant la participation citoyenne ainsi que le droit à un environnement sain et à la protection environnementale. Ne voulant plus être écartés des processus décisionnels concernant leur milieu de vie, plusieurs citoyens montréalais ont revendiqué le droit d'être consultés dans l'élaboration des politiques publiques en matière d'environnement, entraînant ainsi une demande pour l'instauration de mécanismes démocratiques de participation. Ainsi, cette lutte s'inscrit dans un contexte de prise de parole citoyenne en faveur des principes de démocratie participative. Dans ce deuxième volet, je m'attarderai plus spécifiquement sur la création du Front commun. Cet organisme parapluie, formé dans le but d'organiser et de mener la contestation à l'égard de l'autoroute, réunissait à la fois des groupes populaires et des comités de citoyens présents dans les communautés francophones et anglophones, des associations environnementales, professionnelles et syndicales et des partis politiques. J'y aborderai également la mise sur pied de la Commission d'audiences publiques populaires, une initiative du *Montreal Council of Social Agencies* et du Conseil de développement social du Montréal métropolitain. Cette commission tentera de canaliser les critiques adressées au projet et au gouvernement et d'instaurer un dialogue entre les principaux opposants dans le conflit, notamment en conviant tous les acteurs concernés à se prononcer en déposant un mémoire ou en participant aux audiences publiques.

Une voie rapide d'est en ouest à Montréal

Durant les années suivant la Seconde Guerre mondiale, Montréal, comme plusieurs grandes villes nord-américaines, assiste à l'augmentation spectaculaire du taux de motorisation de sa population¹⁰. Ce phénomène contribue au renforcement d'une tendance en planification urbaine déjà bien implantée, qui privilégie la construction d'un réseau routier fort quadrillant l'île et reliant les banlieues au centre-ville. Participant à cette tendance, le rêve longtemps entretenu d'une voie rapide traversant Montréal d'est en ouest, qui remonte aussi loin qu'en 1910, est relancé dans la deuxième moitié des années 1940 et présenté comme une nécessité afin de faire face au problème de congestion automobile grandissant et d'assurer

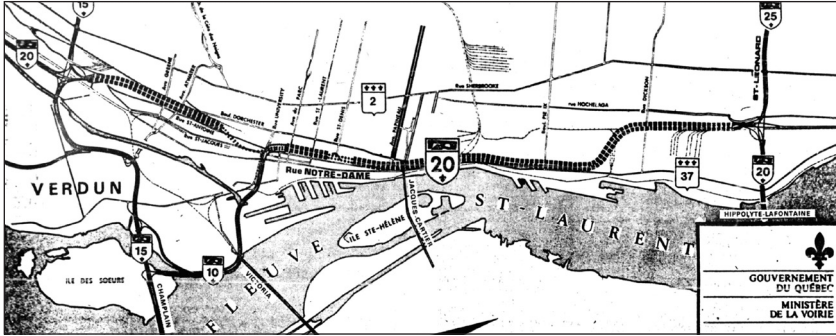
à Montréal une croissance à un rythme similaire que celle des grandes villes nord-américaines, bien que sa construction soit sans cesse repoussée¹¹. Dans les décennies suivantes, l'annonce de la tenue de l'Exposition universelle de 1967 à Montréal par le maire Jean Drapeau, additionnée à la décision des trois paliers de gouvernement de faire passer la Transcanadienne à travers l'île, procure de nouveaux incitatifs afin de précipiter la construction d'un tout nouveau réseau routier ceinturant le centre-ville et comprenant le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, l'échangeur Turcot et les autoroutes Décarie, Bonaventure et est-ouest. Les plans de l'autoroute est-ouest sont officiellement annoncés en 1964 par Drapeau à la suite d'une entente entre la Ville de Montréal, la province de Québec et le gouvernement fédéral stipulant que la majeure partie des coûts serait défrayée par Québec¹². Après plusieurs délais dans sa construction attribués au manque de financement disponible, le gouvernement libéral de Robert Bourassa lance le projet de l'autoroute est-ouest, aujourd'hui connue sous le nom de Ville-Marie, en novembre 1970.

Vers la fin des années 1960, Montréal est marquée par l'administration centralisée du maire Drapeau et de son Parti civique, qui entreprend plusieurs projets de modernisation à grande échelle dans l'objectif de faire de la ville une destination internationale, tels que la Place des Arts, le métro, les grands axes routiers, l'Expo 67 et les Jeux Olympiques de 1976¹³. Or, ce nouveau visage moderne de la ville n'a été possible qu'au terme de campagnes massives de rénovation urbaine qui ont ciblé des quartiers plus anciens et défavorisés sans prévoir la reconstruction de logements, entraînant des conséquences dramatiques sur leurs résidents. À cet égard, la plupart de ces opérations de rénovation urbaine menées au nom du progrès à cette époque ont renforcé les injustices sociales et environnementales à l'égard des communautés habitant ces quartiers¹⁴. C'est le cas avec la construction des premières phases du réseau d'autoroutes dans le centre-ville qui avait déjà engendré beaucoup d'expropriations à la fin des années 1960, sans que les résidents déplacés n'aient obtenu de l'aide afin de se relocaliser.

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. Selon les plans, son tracé devait sectionner le centre-ville et le quartier résidentiel et populaire d'Hochelaga-Maisonneuve dans l'est, nécessitant ainsi l'expropriation de plusieurs milliers de personnes. Reflétant ce tracé, la mobilisation contre l'autoroute est principalement divisée en deux pôles. D'abord, celui des citoyens de Westmount-en-bas, une section de la ville de Westmount dont la population est essentiellement ouvrière, professionnelle et anglophone, qui dénoncent une bretelle d'accès menaçant 29 résidences dans le secteur de l'avenue Greene et de la rue Sainte-Antoine. Dans ce quartier, la contestation est essentiellement menée par

de jeunes professionnels éduqués, parfois pères de famille, résolus à sauver leur quartier et à prévenir que la ville soit « Los Angelized », que leur propre maison soit menacée d'expropriation ou non. C'était le cas notamment avec Bob Davis, Mark Zannis et David Carruthers, qui s'impliquaient au sein du comité de citoyens de Westmount-en-bas, du comité d'action du quartier et qui joindront également le Front commun¹⁵. L'autre pôle est celui du quartier Hochelaga-Maisonneuve, largement francophone et ouvrier, où plus de 2 000 logements étaient menacés de destruction afin de faire place à l'autoroute¹⁶. 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, environnementaux, politiques et syndicaux, qui unirent leur force au sein du Front commun¹⁷. Menée entre autres par le syndicaliste Michel Bourdon, vice-président du Conseil central de la Confédération des syndicats nationaux de Montréal, 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, en plus d'évoquer le sentiment que le quartier est ciblé par le gouvernement libéral précisément en raison de cette nature ouvrière et francophone¹⁸.

Tout au long des débats sur l'autoroute, deux conceptions irréconciliables s'opposent, toutes deux enchâssées dans une rhétorique du progrès. Or, ces débats ne consistent pas à se positionner pour ou contre le progrès; ils cherchent plutôt à déterminer ce que représente le progrès, une notion qui reste mal définie, voire même « traumatisante » pour plusieurs, qui craignent de se prononcer contre l'idée de progrès¹⁹. 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-ville²⁰. Quant aux opposants, leur opinion est non équivoque: « l'autoroute est-ouest, c'est pas le progrès! »²¹. Ils rejettent l'idée que l'autoroute soit synonyme de progrès puisqu'elle ne contribue aucunement à leur bien-être et renforce plutôt certaines injustices sociales²². Dans les médias comme dans certaines franges de la population, on se demande quel est le prix à payer pour cette nouvelle autoroute: « Aux uns les quartiers-jardins, aux autres les chemins de fer, les autoroutes, les terrains de stationnement », résume un citoyen de Montréal²³. Cette opinion quant aux modes traditionnels de développement urbain n'est pas uniquement formulée par les citoyens concernés, mais également par certains politiciens fédéraux et provinciaux, notamment les députés du Parti Québécois qui se retrouve alors dans l'opposition à Québec. Ainsi, pour le député fédéral Gérard Pelletier,



« Tracé définitif de l'autoroute est-ouest », *La Presse*, 13 juillet 1971.

ce projet d'autoroute constitue une « impensable charcuterie²⁴ ». Cette compréhension de ce que devrait être le progrès véhiculé également une représentation d'un mode de vie à privilégier, dans lequel la ville serait plus « humaine », où les citadins auraient préséance sur l'automobile dans la ville et 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. Pour ces 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 automobiles²⁵ ».

« L'air de Montréal n'est-il pas assez vicié comme cela ? » : les préoccupations environnementales durant la controverse

Cette ambivalence à l'égard de la notion de progrès véhiculée par les opposants à l'autoroute est largement motivée par l'émergence de nouvelles préoccupations environnementales sur la scène publique. Comme l'a suggéré l'historienne Catherine Carstairs, la population nord-américaine se montre de plus en plus critique envers la science et la technologie dès la fin des années 1950, et certains citoyens embrassent une vision alternative de la modernité, qui questionne les bienfaits associés à une recherche effrénée du progrès et qui se montre plus sensible aux conséquences environnementales néfastes des avancées technologiques²⁶. Dans ce contexte, les risques de la pollution automobile sur la santé et l'environnement deviennent une inquiétude exprimée par une proportion croissante de la population. 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 à l'avant-plan tout au long de la controverse concernant l'autoroute²⁷.

Ces appréhensions quant à la dégradation environnementale qu'entraînerait l'autoroute 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 ?²⁸ ». Un autre citoyen, convaincu que les Montréalais auront tôt ou tard besoin de masques à gaz pour respirer, suggère une alternative plus radicale 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 suffoque²⁹. Si certains citoyens sont plus alarmistes que d'autres, l'opinion la plus fréquemment exprimée dans les lettres ouvertes aux journaux soutient que la pollution résultant de l'autoroute risque 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 des quartiers, l'unicité de leur tissu urbain, leur sens de la communauté et le patrimoine historique³⁰.

Ces citoyens sont appuyés dans leur mobilisation par de nouveaux groupes environnementalistes apparus sur la scène publique québécoise sous l'impulsion du mouvement environnemental moderne. Parmi eux, la Société pour vaincre la pollution (SVP) et la *Society to Overcome Pollution* (STOP), nouvellement fondés en 1970, comptent parmi les plus importants et les plus actifs durant cette décennie. Rejetant l'automobile pour le mode de vie « auto-centrique » qu'elle engendre, ces groupes environnementalistes favorisent le transport collectif, dont les conséquences néfastes pour l'environnement sont moindres comparées à la pollution résultant d'une autoroute. Si ces associations motivent leurs discours par des préoccupations environnementales, elles les expliquent également par des idéaux de justice sociale et de démocratie participative, ce qui les rend particulièrement enclines à soutenir la lutte contre l'autoroute et à dénoncer les formes d'urbanisation qui avait engendré l'autoroute Décarie et le boulevard Métropolitain, pour plutôt promouvoir « une planification urbaine axée sur le citoyen³¹ ». D'ailleurs, la SVP est une des organisations dont l'argumentaire contre l'autoroute véhicule résolument des valeurs associées à un mode de vie différent à privilégier. 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 public³² ». Afin de soutenir son argumentation contre la pollution qu'entraînerait l'autoroute est-ouest, 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 cérébrales³³». 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 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 semblable³⁴».

Par ailleurs, à une époque où les différents paliers de gouvernements se dotaient d'une expertise en matière de pollution de l'air, les études scientifiques issues de chimistes et d'ingénieurs de la fonction publique dénonçant les effets nocifs du monoxyde de carbone sur la santé des populations n'étaient pas rares. En publiant des études qui concluent qu'«aucun effort ne devrait être ménagé dans le but d'abaisser le plus possible les émanations de monoxyde de carbone³⁵», ou même «qu'il faut de plus en plus développer les transports en commun et même interdire l'accès aux automobiles de certaines zones dans nos villes³⁶», le Service de santé de la Ville de Montréal contribue à une prise de conscience des enjeux environnementaux de l'automobile et légitime les craintes des citoyens et des groupes environnementaux concernant la pollution. S'il ne participe pas à la mobilisation populaire contre l'autoroute est-ouest, son avis concernant une telle route est clair: elle constituerait un facteur important de pollution et le 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 pollués³⁷». La non-consultation des organismes de santé publique dans la mise à exécution des plans de l'autoroute fait toutefois douter de l'importance accordée à cette expertise, qui ne soutenait guère la vision dominante imposée par Québec³⁸.

Relayée dans les médias, l'émergence de l'environnement comme facteur à prendre en considération dans le calcul du «coût social» de l'autoroute rattrape toutefois les autorités politiques responsables du projet. Au sein de l'administration municipale, cette nouvelle sensibilité environnementale devient même un prétexte afin de nuancer le soutien initial que la Ville accordait au projet d'autoroute. C'est du moins ce qu'évoquent les propos de Lucien Saulnier, président du comité exécutif de la CUM, qui confie à plus d'une occasion 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 préférerait toutefois donner priorité au prolongement du métro. Selon lui, cette mesure permettrait aux autorités d'appliquer «des mesures visant à décourager les automobilistes de se rendre dans le centre-ville en voiture³⁹» et pourrait même éventuellement permettre au directeur de l'assainissement de l'air «de fermer, au besoin, tout un quartier à la circulation dans les cas de pollution intense⁴⁰». 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'environnement⁴¹.

Dès janvier 1971, la Ville de Montréal officialise la position de Saulnier et 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 afin de réétudier l'ensemble du projet et ses impacts sur le tissu urbain⁴². Ce faisant, la Ville s'inscrit consciemment dans une tendance récente d'urbanisme observée en Amérique du Nord, qui vise à ralentir le flot de véhicules vers le centre-ville afin de favoriser le transport en commun, la marche et la préservation du milieu urbain. Or, si cette lettre ravit les opposants à l'autoroute, qui y voient un certain degré d'appui dans leur mobilisation, elle s'explique peut-être davantage par des considérations politiques qu'environnementales : c'est moins l'autoroute qui est remise en question par Drapeau et Saulnier que l'exclusion de la Ville dans le lancement du projet⁴³. Ainsi, le prolongement du métro semble d'autant plus « prioritaire » pour la Ville qu'il s'agit d'un projet mis de l'avant par l'administration Drapeau-Saulnier depuis la campagne électorale de 1960, qui serait piloté par les autorités montréalaises et surtout qui ne serait pas imposé par Québec. 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 se déclare satisfait, affirmant même n'avoir jamais remis en question cette « mesure commandée par le progrès⁴⁴ ».

Du côté du gouvernement provincial, l'attention accordée aux enjeux environnementaux de l'autoroute se fait plutôt 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 qu'entraînerait l'autoroute en affirmant qu'elles ne prennent pas en considération la recherche de nouveaux dispositifs devant enrayer presque complètement les émissions automobiles polluantes dès 1975⁴⁵. Un autre argument avancé par les partisans de l'autoroute est qu'une voie rapide contribuerait plutôt à réduire la pollution, puisque les automobiles roulant à grande vitesse émettent une moins grande quantité de monoxyde de carbone⁴⁶. Aux yeux d'experts s'opposant à l'autoroute, dont Joseph Baker, architecte et co-président du Comité sur l'habitation et la rénovation urbaine, 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 précé-

dents aux États-Unis prouvant que les autoroutes urbaines créent plus de problèmes de pollution et de congestion qu'elles n'en solutionnent⁴⁷.

L'étude des discours alimentant la controverse concernant l'autoroute est-ouest permet 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, considérées à la fois comme un problème social, une source d'injustice envers certains quartiers, une cause de pollution, une menace à la santé et un obstacle à la qualité de vie, incitent différentes 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. Ainsi, malgré la réticence des gouvernements, surtout celle de Québec, à aborder le problème de la pollution lors de la controverse sur l'autoroute, les enjeux environnementaux soulevés par un tel projet ne peuvent plus être ignorés par les décideurs publics. C'est ce que concluent les commissaires siégeant à la Commission d'audiences publiques populaires, qui reconnaissent qu'il s'agit d'un phénomène qui 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 » accaparera rapidement la part du lion dans les budgets gouvernementaux⁴⁸.

Une seconde nature au débat : mécanisme de consultation et participation citoyenne

En émergeant sous la forme d'un mouvement local et « par le bas », la mobilisation contre l'autoroute est-ouest partageait certains aspects du militantisme citoyen et des aspirations démocratiques typiques des années 1960 et 1970. À Montréal, cette culture de contestation s'est notamment exprimée à travers la formation de groupes populaires et de comités de citoyens, qui ont vu le jour afin d'aider les populations les plus à risque de subir les contrecoups d'une démocratie imparfaite et de pallier l'inaction de l'État dans un certain nombre de domaines sociaux. Vers la fin des années 1960, 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 imposées⁴⁹. Plusieurs historiens ont d'ailleurs interprété le militantisme montant à Montréal à cette époque comme une réponse directe à la nature autocratique de l'administration Drapeau, alors que certains militants se sont ralliés à un parti d'opposition de gauche en 1970, le Front d'action politique (FRAP), puis à une coalition progressiste en 1974, le Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM),

afin de défaire le maire et de proposer un nouveau style de gestion municipale plus démocratique et basée sur les besoins des citoyens⁵⁰.

Durant le conflit de l'autoroute est-ouest à Montréal, l'intransigeance réputée de l'administration Drapeau, si elle n'a certes pas calmé le jeu, n'est pas en cause; c'est plutôt l'attitude du gouvernement libéral de Robert Bourassa qui est dénoncée. En effet, les inquiétudes immédiates exprimées par de nombreux opposants à l'égard de la dégradation de l'environnement qu'entraînerait l'autoroute sont doublées 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 parti au pouvoir, n'ont été consultés ou n'ont consenti à l'autoroute⁵¹. On reproche également au gouvernement 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 en commun ou l'assainissement de l'environnement⁵². Selon David Carruthers, un historien de formation président du Comité d'action de Westmount, et porte-parole du Front commun, ce manque de transparence du gouvernement «symbolizes in the most dramatic way a total disregard for the most pressing priorities of the city». Il ajoute: «Whatever they decide, it will be a political decision based on what they think people will put up with rather than what people really need⁵³».

Devant ce silence du gouvernement, plusieurs s'expliquent le choix du projet d'autoroute par le triomphe du capital privé et du lobby de l'automobile. C'est le cas des péquistes Jacques Parizeau et Robert Burns, qui participeront eux également au Front commun, qui affirment que le gouvernement Bourassa «has succumbed to "automobile imperialism"⁵⁴». 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, puisque les seuls bénéficiaires du projet sont les industries du béton et de l'automobile, et que «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 core⁵⁵».

Ce sentiment d'amertume est particulièrement ressenti chez les francophones, ajoutant ainsi une dimension ethno-linguistique 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 américaines⁵⁶. Dans un contexte déjà tendu entre francophones et anglophones, exemplifié, notamment, par la Crise d'octobre 1970, l'importance du nationalisme



« Non à l'autoroute », brochure publiée par le Front commun contre l'autoroute est-ouest, avril 1971. Source : AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904.

québécois, l'arrivée du PQ sur la scène politique provinciale et la crise linguistique et scolaire entourant la langue 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 anglais⁵⁷ ». 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 Michel 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 provinciales⁵⁸ ». L'appui du Parti québécois au mouvement d'opposition à l'autoroute sera d'ailleurs très fort durant la controverse, notamment chez les députés d'Hochelaga-Maisonneuve, qui saisissent 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 quartier⁵⁹. Au-delà des injustices ethno-linguistiques 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 politiques sociaux-démocrates ou populaires se sont éloignés du soutien initial qu'ils accordaient à la motorisation pour accorder leur soutien à l'opposition⁶⁰.

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 les citoyens les plus politisés 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 époque⁶¹. Dès le mois de décembre, le comité de citoyens de Westmount-en-bas cherche à s'opposer à l'autoroute avec des moyens légaux, comme une injonction contre la rampe d'accès prévue sur son territoire⁶². 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 Bourrassa⁶³. 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. On y retrouve notamment plusieurs grands syndicats 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 (FRAP) et le Parti québécois, ainsi que des associations professionnelles ou citoyennes, telles que l'association des locataires de Westmount-en-bas, le comité de citoyens de la Petite-Bourgogne, différents comités de logement, le Comité sur l'habitation et la rénovation urbaine, la Société des architectes de Montréal et les étudiants en architec-

ture de l'Université de Montréal. En avril, quelques mois après sa formation, le nombre d'organismes affiliés au Front commun était passé à plus de 40⁶⁴.

Rapidement, les chefs de file du Front commun souhaitent joindre leur voix à l'opposition exprimée dans la population montréalaise plus largement, visible jusqu'alors par le biais d'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 qui s'oppose au projet à l'Assemblée nationale, ces activités comprennent la distribution de brochures, l'organisation de séances d'information publiques et de parades, la mise en circulation de pétitions, la tenue d'exposition et des sessions d'études⁶⁵. Plus qu'une tribune afin d'exprimer leur désaccord, le Front commun offre surtout aux associations qu'il regroupe 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 projet⁶⁶. 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 au principe même de l'autoroute et non pas à son tracé⁶⁷.

Alors que le conflit opposant la population montréalaise et le Front commun au gouvernement s'enlise et ne semble déboucher sur aucun dialogue, 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. Contrairement à ce qui a été observé en Ontario durant la controverse sur l'autoroute Spadina, le ministère de la Voirie au Québec ne dispose alors d'aucune tribune officielle permettant à la population de s'informer et de participer aux projets la concernant, réduisant ainsi la portée politique des citoyens. C'est afin de pallier ce manque de mécanismes de consultation 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 métropolitain⁶⁸. 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 présentant clairement leur position

et 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. Plus important encore, 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 touchés⁶⁹». 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 permanent, car lui seul est habilité à convoquer une commission d'enquête publique 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 commun⁷⁰. 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 et les députés fédéraux ayant préféré ne pas se présenter devant la Commission⁷¹. En novembre 1971, les commissaires dévoilent leur rapport final, qui offre une synthèse des arguments déployés lors des audiences et dans les mémoires qui leur avaient été adressés. 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, considérant ses conséquences sociales, environnementales et économiques et du manque de transparence du gouvernement dans ce dossier. 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 contestation sur un projet précis et ce, de façon permanente et selon le principe des audiences sur l'utilisation du sol⁷²».

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 opposants⁷³. 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 gouvernement⁷⁴. 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 1974⁷⁵. 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.

* * *

S'insérant dans la série de conflits contre les autoroutes urbaines qui ont marqué les villes d'Amérique du Nord, la controverse de l'autoroute est-ouest représente un épisode important de l'histoire montréalaise. Elle permet de constater à quel point la dispute sur l'autoroute est-ouest se déroule dans un contexte d'émergence d'une nouvelle sensibilité environnementale qui incite simultanément différentes catégories d'acteurs à partager leurs inquiétudes quant à la dégradation environnementale et à formuler des demandes sociales relatives à l'amélioration de la qualité de l'environnement. Si l'historienne Claire Poitras a démontré comment l'ouverture de l'autoroute Décarie en 1967 avait soulevé un certain degré d'opposition de la part des résidents en raison de la pollution automobile que cet axe routier entraînait, elle spécifie toutefois que ce problème était loin d'être un enjeu important pour le gouvernement⁷⁶. Par ailleurs, cette opposition 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. À cet égard, le rapport final de la Commission d'audience synthétise une opinion largement véhiculée à Montréal durant la controverse jugeant que « l'autoroute est-ouest est rétrograde parce qu'elle glorifie encore une fois l'auto, source de tout le problème⁷⁷ ».

Si le gouvernement libéral n'a jamais abandonné son projet, les mobilisations contre l'autoroute ont néanmoins débouché sur une politisation

des enjeux concernant le transport, l'urbanisme et l'environnement ainsi que sur une prise de conscience des coûts sociaux et environnementaux énormes des conséquences de la construction d'une autoroute en milieu urbain. Pour plusieurs observateurs, certaines concessions gouvernementales tardives, comme l'ouverture de bureaux d'information, l'annonce de banques de logement ainsi que l'octroi d'indemnisation pour ceux touchés par les expropriations, sont exclusivement attribuables à l'importance de la contestation du Front commun⁷⁸. Par ailleurs, en s'attirant la sympathie de certains politiciens municipaux, provinciaux et fédéraux, des citoyens engagés ont contribué à ce que ces préoccupations soient prises en compte dans de futurs projets publics et fasse l'objet d'une plus grande attention gouvernementale. Ainsi, durant la décennie suivante, la politisation de ces nouveaux enjeux s'est traduite par plusieurs innovations en matière d'environnement. À titre d'exemple, mentionnons l'adoption d'une première loi-cadre sur la qualité de l'environnement par Québec en 1972, qui créait du même coup le Conseil consultatif de l'environnement et le Service de protection de l'environnement, précurseurs du ministère de l'Environnement instauré en 1979.

D'autre part, les implications de la controverse sont 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 même autocratiques aux yeux de certains, et de leur manque d'égards quant aux priorités et valeurs des citoyens. Par l'entremise d'un débat public fortement médiatisé et de la mise sur pied de la Commission d'audiences publiques populaires, la controverse de 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, ce qui laisse penser qu'elle aurait contribué à paver la voie à une plus grande ouverture du gouvernement provincial à l'égard de la participation citoyenne. La contestation populaire du projet d'autoroute est-ouest s'inscrit ainsi dans une série d'événements qui ont montré l'importance pour les responsables politiques de s'ouvrir aux concepts de « démocratie participative » et de baliser la prise de parole citoyenne⁷⁹. À cet égard, l'Assemblée nationale utilise, dès 1971-1972, les commissions parlementaires pour entreprendre des processus d'audiences publiques pour certains projets susceptibles de susciter la controverse, comme le projet de centrale à réserve pompée sur la Jacques-Cartier en 1973⁸⁰. Faisant écho à la contestation citoyenne à l'égard de l'autoroute est-ouest à Montréal, un projet autoroutier dans la région de Québec menace de détruire l'environnement fragile des battures de Beauport et suscite de vives préoccupations dans la population en 1978. Une commission d'audiences publiques est alors rapidement mise en place à l'initiative du gouverne-

ment provincial. Cet épisode est d'ailleurs à l'origine de la mise sur pied du Bureau d'audience publique sur l'environnement en 1978, qui consacre le droit du public à participer aux processus décisionnels sur de grands projets qui concernent son milieu⁸¹.

Malgré la victoire partielle de la lutte contre l'autoroute, on peut se questionner sur le succès de la mobilisation et les répercussions de cette controverse. D'une part, les revendications des Montréalais concernant leur inclusion dans les processus décisionnels concernant le développement de leur ville ne semblent pas être entendues à long terme. En témoigne l'existence de la Commission des citoyens pour l'avenir de Montréal, instaurée en 1976 par l'organisme Sauvons Montréal devant le refus de la Ville de permettre au public de participer à l'aménagement central de leur ville⁸². D'autre part, s'il est indéniable que la contestation du Front commun ait débouché sur une politisation de nouveaux enjeux environnementaux et de participation citoyenne, ce Front 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, les différents groupes qui luttaient contre l'autoroute poursuivaient tous des objectifs très différents, allant du déplacement d'une voie d'accès au renoncement complet à l'autoroute. Cet écart dans les revendications entraînait des désaccords internes et l'impression que certains groupes étaient surtout « NIMBYiste », c'est-à-dire qu'ils ne voulaient pas être affectés directement par l'autoroute sans toutefois remettre le projet en question, ou, du moins, qu'ils craignaient de poser le problème politique de l'autoroute en des termes trop radicaux⁸³. 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 base selon elle⁸⁴. Au final, plusieurs faiblesses ainsi que des différences dans les agendas politiques de plusieurs groupes ont donc compromis la force de la mobilisation citoyenne.

Par ailleurs, dans les décennies subséquentes, les conséquences de la victoire partielle contre l'autoroute et des enjeux qui avaient été au centre de la controverse publique semblent assez modérées. Comme le souligne Danielle Robinson pour Toronto, Montréal n'est pas devenue « an expressway-free pedestrian paradise⁸⁵ ». En effet, malgré les efforts de conscientisation à l'égard de ses impacts environnementaux, l'automobile et les infrastructures qui lui sont dédiées ont continué d'influencer largement les plans d'urbanisme. Dès lors, on peut conclure que la victoire partielle contre l'autoroute à Montréal a été rendue possible par une conjoncture favorable, profitant 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 et même de l'énergie contre-culturelle des années 1960 qui dénonçait les valeurs dominantes associées à l'automobile. Rapidement, les difficultés économiques accompagnant la Crise du pétrole de 1973 ont contribué à marginaliser les préoccupations quant aux conséquences environnementales de l'automobile, tandis que la puissance de l'auto comme symbole de modernité et de liberté individuelle et comme moteur économique semble avoir assuré la prééminence de l'automobile. À long terme, la suite des choses aura toutefois largement donné 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, sera effectivement caractérisé par une suite de reports et d'insuccès depuis sa première annonce, dus à la fois à l'opposition citoyenne et à la conjoncture économique, alors que son sort reste encore aujourd'hui indéterminé⁸⁶.

NOTES ET RÉFÉRENCES

1. J'aimerais remercier chaleureusement Magda Fahrni et son groupe de lecture, Martin Petitclerc, Stéphane Savard et les évaluateurs anonymes du *Bulletin d'histoire politique* pour leurs précieux commentaires sur les versions préliminaires de cet article. La rédaction de cet article a été rendue possible grâce au soutien financier du Conseil de recherche en sciences humaines du Canada (CRSH).
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, les disputes concernant les autoroutes urbaines n'ont pas encore intéressé beaucoup de chercheurs. 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. 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; *Idem*, « Modernism at a Crossroad: The Spadina Expressway Controversy in Toronto, Ontario ca. 1960-1971 », *Canadien Historical Historical Review*, vol. 92, no 2, juin 2011, p. 295-322; *Idem*, « The Streets Belong to the People »: *Expressway Disputes in Canada, c. 1960-1975*, thèse de doctorat en histoire, McMaster University, 2012. À Québec, mentionnons le mémoire de Guillaume Gagné, *De l'autoroute Dufferin Montmoyency au boulevard urbain Du Val-lon: quels changements?*, mémoire de maîtrise en aménagement du territoire et développement régional, Université Laval, 2006.
3. Ces manifestations contre-culturelles et radicales durant les années 1960 ont notamment 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 Dummitt, *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. À part le chapitre que Robinson consacre à l'autoroute est-ouest dans sa thèse, mentionnons deux autres études : Pierre Delorme, *La Politique urbaine : fondements théoriques et application pratique : analyse du projet de l'autoroute est-ouest à Montréal*, mémoire de maîtrise, Université d'Ottawa, 1976 ; Daniel Savard et Maurice Leboeuf, *Le passé, le présent et l'avenir de l'autoroute-boulevard est-ouest : dans Montréal et plus particulièrement dans Hochelaga-Maisonneuve*, travail de session, UQAM, 1979.
 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.
 6. 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.
 7. Archives de la Ville de Montréal (AVM), VM6/D2090.12, « Les audiences populaires sur l'autoroute », *Le Devoir*, 27 avril 1971.
 8. Voir notamment Claire Poitras, « L'histoire urbaine environnementale au Québec. Un domaine de recherche en émergence » et Stéphane Castonguay, « Introduction : Penser l'histoire environnementale du Québec. Société, territoire et écologie », tous deux parus dans *Globe : revue internationale d'études québécoises*, vol. 9, no 1, 2006.
 9. Mentionnons les travaux d'Étienne Faugier sur l'automobilisme. Faugier ne s'est toutefois pas penché sur l'impact environnemental de l'automobilisme dans la deuxième partie du XXe siècle. Voir notamment « 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 « À la croisée des chemins : le Club Automobile de Québec comme cheville ouvrière de l'automobilisme (1912-1948) » dans Stéphane Savard et Jérôme Boivin (dir.), *De la représentation à la manifestation. Groupes de pression et enjeux politiques au Québec, 19e et 20e siècles*, Québec, Septentrion, 2014, p. 74-99.
 10. Pour le Montréal métropolitain, le Service de santé de Montréal note que le nombre de véhicules moteurs est passé de 274,746 en 1955 à 770,000 en 1968. Service de santé, *La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal*, Ville de Montréal, mars 1969, p. 13.
 11. Service d'urbanisme, *Une autostrade est-ouest*, Ville de Montréal, 1948.
 12. Archives de l'Université McGill (AUM), fonds du *Montreal Council of Social Agencies* (MCSA), M.G. 2076, C. 48, file 904, « Historique de l'autoroute est-ouest », 1971, p. 10.

13. Pour des exemples de ces grands projets, voir André Lortie (dir.), *Les années 60 : Montréal voit grand*, Montréal et Vancouver, Centre canadien d'architecture et Douglas & McIntyre, 2004.
14. 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.
15. AVM, VM6/D2090.12, « The fight led by two men », *The Gazette*, 23 avril 1971; AVM, VM6/D2090.12, « The Trans-Canada argument goes on and so does road », *The Gazette*, 23 avril 1971.
16. AVM, VM6/D2090.12, « Gérard Pelletier critique le projet québécois : l'auto-route est-ouest, une impensable charcuterie », *Le Devoir*, 14 décembre 1970; AVM, VM6/D2090.12, « Westmount Blocks Highway Ramp », *The Montreal Star*, 26 décembre 1970.
17. AVM, VM6/D2090.12. « Dès janvier, prolongement de l'autoroute à Montréal : Investissement de \$87 millions – Du travail pour 3000 personnes », *La Presse*, 14 novembre 1970.
18. AVM, VM6/D2090.12, « L'autoroute passera tout juste au nord de Notre-Dame », *Le Devoir*, 5 février 1971.
19. 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. Danielle Robinson, « Modernism at a Crossroad », *loc.cit.*, p. 313.
20. AVM, VM6/D2090.12, « Les camionneurs se prononcent en faveur de l'autoroute », *La Presse*, 22 décembre 1970; AVM, VM6/D2090.12, « La S.H.A.E. et l'autoroute », *Nouvelles de l'Est*, 21 avril 1971.
21. 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.
22. AVM, VM6/D2090.12, « L'autoroute est-ouest », *Le Devoir*, 27 novembre 1970.
23. AVM, VM6/D2090.12, J. C. Lerclerc, « L'autoroute est-ouest », lettre à l'éditeur, *Le Devoir*, 27 novembre 1970.
24. AVM, VM6/D2090.12, « Gérard Pelletier critique le projet québécois. L'autoroute est-ouest, une impensable charcuterie », *Le Devoir*, 14 décembre 1970.
25. AVM, VM6/D2090.12, « Selon Marcel Léger : l'autoroute crée des problèmes au lieu de les résoudre », *Montréal-Matin*, 30 janvier 1971.
26. 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; *Idem*, « 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.

27. Le chiffre 80000 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; AVM, VM6/D2090.12, «Highway protest dispatched», *The Montreal Star*, 13 mars 1971.
28. AVM, VM6/D2090.12, «Non à l'autoroute», *L'opinion ouvrière, La Voix populaire*, 24 mars 1971.
29. AVM, VM6/D2090.12, J. A. Paterson, «Rigic civic control of auto traffic needed if we are going to survive», lettre à l'éditeur, *The Montreal Star*, Monday, 3 mai 1971.
30. AVM, VM6/D2090.12, «Westmount citizens group seeks to block highway», *The Montreal Star*, 17 décembre 1970; AVM, VM6/D2090.12, «La beauté d'Hochelaga, ou pourquoi et comment arrêter l'autoroute», *Le Devoir*, 9 décembre 1971.
31. Jane Barr, *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement: 1970-1985*, mémoire de maîtrise, Université McGill, 1995, p. 130; AVM, VM6/D2090.12, «Les audiences sur l'autoroute: deux conceptions irréconciliables», *Le Devoir*, 24 avril 1971.
32. *Ibid.*
33. AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904, Mémoire de la Société pour vaincre la pollution, p. 1-2.
34. *Ibid.*, p. 2.
35. AVM, fonds du Service de santé (VM171), S4, SS2, D13, Service de santé de la Ville de Montréal, «La pollution de l'air par le monoxyde de carbone à Montréal», 1969, p. 63.
36. *Bulletin d'hygiène*, Service de Santé de la Ville de Montréal, vol. 54, no 2, juillet-décembre 1968, p. 6-7.
37. AVM, VM6/D2090.12, «Pas de consultation avec les organismes s'occupant de pollution», *La Presse*, 27 novembre 1970.
38. Voir *Ibid.*; AVM, VM6/D2090.12, «La Société des architectes de Montréal: Non à l'autoroute», *La Presse*, 28 novembre 1970; AVM, VM6/D2090.12, «Les ingénieurs se joignent au Front commun contre la construction de l'autoroute Pinard», *La Presse*, 17 septembre 1971.
39. AVM, VM6/D2090.12, «Lucien Saulnier: le prolongement du métro est plus urgent que la construction de l'autoroute», *Le Devoir*, 21 décembre 1970.
40. AVM, VM6/D2090.12, «Autoroute... à courte vue», *La Presse*, 20 novembre 1970.
41. Voir *Ibid.*; AVM, VM6/D2090.12, «Saulnier: pas de voie rapide avant l'étude du plan directeur», *La Presse*, 23 janvier 1971.
42. 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; AVM, VM6/D2090.12, «Montréal demande à la Voirie de suspendre tous les travaux. L'autoroute remise en question», *Le Devoir*, 22 janvier 1971.
43. AVM, VM6/D2090.12, «Drapeau: Montréal veut participer aux décisions sur l'autoroute est-ouest», *Le Devoir*, 28 décembre 1970.
44. Voir *Ibid.*; AVM, VM6/D2090.12, «L'opposition de Montréal au tracé de l'autoroute se durcit: "Qu'on arrête les travaux"», *La Presse*, 22 janvier 1971;

- AVM, VM6/D2090.12, «La pollution à Montréal: Il ne faut pas créer de panique; la situation s'améliore (Drapeau)», *Le Devoir*, 8 février 1971.
45. AVM, VM6/D2090.12, «Highway's critics shortsighted: Goldbloom defends autoroute», *The Gazette*, 6 avril, 1971; AVM, VM6/D2090.12, «Trans-Canada highway: Noise problems studied», *The Montreal Star*, 17 juin 1971.
 46. AVM, VM6/D2090.12, «Une solution à la pollution des villes: la construction de voies rapides», *Le Flambeau*, 27 juillet 1971; AVM, VM6/D2090.12, «L'auto-route Est-Ouest, c'est l'épine dorsale de tout le réseau routier de la région métropolitaine», *Transport commercial*, décembre 1971, p. 22-25; AVM, VM6/D2090.12, «Front commun pour l'autoroute est-ouest», *Transport routier du Québec*, Montréal, décembre 1971, p. 3-4.
 47. 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/D2090.12, «Westmount Action Committee, "Says Montreal adequately served by highways now"», lettre à l'éditeur, *The Gazette*, 15 juin 1971.
 48. AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904, Rapport de la Commission, p. 28.
 49. 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 coopératives Albert Saint-Martin, 1978; Pierre Hamel, *Action collective et démocratie locale. Les mouvements urbains montréalais*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 1991.
 50. 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; *Idem*, «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; Sean Mills, *The Empire Within: Postcolonial Thought and Political Activism in Sixties Montreal*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 2010. Sur le RCM, voir Jacques Léveillé 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; Timothy Lloyd Thomas, *A City With a Difference: The Rise and Fall of the Montreal Citizen's Movement*, Montréal, Vehicule Press, 1997. Voir également Vincent Garneau, *op. cit.*
 51. AVM, VM6/D2090.12, «Highway protest dispatched», *The Montreal Star*, 13 mars 1971; AVM, VM6/D2090.12, «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.
 52. AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904, Rapport de la Commission, p. 16.
 53. AVM, VM6/D2090.12, «Westmount Action Committee, "Says Montreal adequately served by highways now"», lettre à l'éditeur, *The Gazette*, 15 juin, 1971.
 54. AVM, VM6/D2090.12, «Highway project hit by Parti Québécois», *The Gazette*, 10 mai 1971.

55. AVM, VM6/D2090.12, «Highway protest dispatched», *The Montreal Star*, 13 mars 1971. Sur l'opposition des citoyens à un projet qui bénéficierait essentiellement aux banlieusards, voir également AVM, VM6/D2090.12, «Highway extension renews opposition», *The Montreal Star*, 20 novembre 1970; AVM, VM6/D2090.12, «L'autoroute est-ouest: 4000 logis démolis?», *Le Devoir*, 23 novembre 1970.
56. 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.
57. 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.
58. AVM, VM6/D2090.12, «L'autoroute passera tout juste au nord de Notre-Dame», *Le Devoir*, 5 février 1971.
59. AVM, VM6/D2090.12, «Selon Marcel Léger: l'autoroute crée des problèmes au lieu de les résoudre», *Montréal-Matin*, 30 janvier 1971. Quatre députés du PQ des comités directement impliqués dans la controverse ont d'ailleurs déposé un mémoire à la Commission d'audiences publiques populaires. Il s'agit de Camille Laurin (Bourget), Robert Burns (Maisonneuve), Claude Charron (Saint-Jacques) et Charles Tremblay (Sainte-Marie).
60. Brian Ladd, *Autophobia: Love and Hate in the Automotive Age*, Chicago, Chicago University Press, 2008, p. 149.
61. Pierre Hamel, *op. cit.*
62. AVM, VM6/D2090.12, Sandra Dolan, «Westmount citizens groupe seeks to block highway», *The Montreal Star*, 17 décembre 1970.
63. 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.
64. 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.
65. AVM, VM6/D2090.12, «Quinze associations se liguent contre l'autoroute est-ouest», *Le Devoir*, 15 janvier 1971; AVM, VM6/D2090.12, «Une "expo" sur les effets néfastes de l'autoroute», *Le Devoir*, 26 janvier 1971; AVM, VM6/D2090.12, «Le PQ: lutte à outrance contre l'octroi de crédits», *Le Devoir*, 1er avril 1971; AVM, VM6/D2090.12, «Chez les opposants. Une session d'étude sur l'autoroute», *Nouvelles de l'est*, 21 avril 1971; AVM, VM6/D2090.12, «Contre l'autoroute: parade et assemblée dans le quartier», *Nouvelles de l'Est*, 19 mai 1971.
66. AVM, VM6/D2090.12, «Le Front commun veut une enquête sur l'autoroute», *La Presse*, 29 janvier 1971.
67. AVM, VM6/D2090.12, «L'autoroute passera tout juste au nord de Notre-Dame», *Le Devoir*, 5 février 1971.
68. 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, *La réorganisation de l'assistance chez les catholiques montréalais: la Fédération des œuvres de charité canadiennes-françaises et la Federation of Catholic Charities, 1930-1970*, thèse de doctorat en histoire, UQAM, 2009.
69. AVM, VM6/D2090.12, «Autoroute est-ouest: Commission d'audiences publiques», *La Presse*, 2 avril 1971.
 70. 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.
 71. AVM, VM6/D2090.12, «La commission d'audiences populaires fait rapport: il faut stopper immédiatement l'autoroute est-ouest», *Le Devoir*, 25 novembre 1971; AVM, VM6/D2090.12, «La Commission d'audiences publiques populaires exige la suspension des travaux de l'autoroute est-ouest», *Montréal-Matin*, 25 novembre 1971.
 72. AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904, Rapport de la Commission, p. 5, 68.
 73. 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.
 74. AVM, VM6/D2090.12, «Le ministère de la voirie et l'autoroute est-ouest», *Le Devoir*, 22 décembre 1971.
 75. AVM, VM6/D2090.12, «L'autoroute est-ouest inaugurée en cachette», *Le Jour*, 22 mai 1974.
 76. Claire Poitras, «A City on the Move», *loc.cit.*, p. 174.
 77. AUM, fonds MCSA, M.G. 2076, C. 48, file 904, Rapport de la Commission, p. 17.
 78. AVM, VM6/D2090.12, «Highway expropriation victims aided», *The Gazette*, 15 juillet 1971; AVM, VM6/D2090.12, «Autoroute office 'a ploy' critics claim», *The Montreal Star*, 4 août 1971; AVM, VM6/D2090.12, Gérald Godin, «Autoroute Est-Ouest: 50 % des gens déplacés quittent le quartier...», *Québec-Presse*, 14 mai 1972.
 79. Mentionnons également, à titre d'exemple, la prise de parole citoyenne à l'égard de la question linguistique. Martin Pâquet et Marcel Martel, *Langue et politique au Québec et au Canada. Une synthèse historique*, Montréal, Boréal, 2010.
 80. Stéphane Savard, *Hydro-Québec et l'État québécois, 1944-2005*, Québec, Septentrion, 2013, p. 108 et suivantes.
 81. Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Le BAPE: 20 ans de participation publique*, Québec, Ministère de l'Environnement, 1999, p. 7.

82. AVM, VM6/D2090.12, «Fondation d'une commission sur Montréal», *SOS Montréal*, no 4, mai 1976, p. 1-2.
83. Comité logement Saint-Louis, *Bilan de l'action autoroute dans Hochelaga-Maison-neuve*, 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.
84. Comité logement Saint-Louis, *op.cit.*, p. 7-9.
85. Danielle Robinson, «Modernism at a Crossroad», *loc.cit.*, p. 322.
86. «La modernisation de la rue Notre-Dame remise aux calendes grecques?», *Le Flambeau de l'est*, 16 mars 2010.