

Pont Champlain. Icône mondiale de notre énergie renouvelable

EMBARGO CONTRE PUBLICATION JUSQU'À 12HRES 7 Déc. 2011

Il y a quelques années, j'ai eu l'honneur de rédiger l'un des 100 chapitres du livre de Donald Trump intitulé « The 100 Best Pieces of Real Estate Advice I Ever Received ».

J'y ai mentionné une expérience vécue lorsque j'avais cinq ans. À cette époque, j'ajoutais des raisins secs à mes Raisin Bran – parce qu'il n'y en avait pratiquement pas dans la boîte ! Eh bien, 30 ans plus tard, et des millions de dollars en dépenses de marketing plus tard, Kellogg a finalement trouvé la solution : « Deux pelletées de raisins secs dans les Raisin Bran de Kellogg » ! Moi, j'avais 5 ans, mais c'était le gros bon sens, rien de plus.

En bien, le Gros Bon Sens s'applique également à notre Montréal et à notre Québec d'aujourd'hui.

Lorsque j'étais plus jeune, je faisais partie de ce que beaucoup de gens considéraient la ville la plus admirée au monde. Nous, les Montréalais, étions gâtés. Nous avons grandi avec des projets d'infrastructure et une nouvelle architecture qui nous permettaient de nous pavaner dans le monde entier. Nous avons une autoroute Décarie flambant neuve qui nous emmenait à un échangeur Turcot flambant neuf qui nous emmenait vers un centre-ville étincelant.

Nous avons un système de métro flambant neuf qui était innovant et spectaculaire : c'était le premier système en Amérique du Nord qui roulait sur des pneus en caoutchouc—silencieux, efficace et avant-gardiste. Nous avons eu l'Expo 67, qui a permis au monde entier de venir admirer la splendeur de Montréal.

Nous avons construit des immeubles conçus par des architectes de renommée mondiale : la Place Ville-Marie d'I.M. Pei et le Westmount Square de Mies van der Rohe. À l'Expo 67, Buckminster Fuller, le plus grand futuriste du 20e siècle, a conçu le dôme géodésique qui était le pavillon américain et qui est devenu aujourd'hui la Biosphère. Moshe Safdie a conçu un complexe résidentiel qui a révolutionné l'architecture, Habitat 67. Ce complexe a été préfabriqué à un autre endroit, pour ensuite être assemblé comme d'immenses blocs de construction—une merveille de vision, de conception et d'ingénierie—et une première pour Montréal sur la scène mondiale.

Oui, nous étions 50 ans en avance sur notre temps. En 1967, le monde admirait Montréal de la même façon qu'il admire Sydney et Barcelone aujourd'hui. Nous avons le courage et l'audace de rêver. Et nous avons rêvé avec assez de courage et d'audace pour viser haut, et nous avons remporté notre pari. Nous avons remporté le droit de tenir les Jeux olympiques d'été de 1976, un événement qui a lieu uniquement dans les grandes villes du monde. Mais ensuite quelque chose est arrivé : le coût de nos Jeux Olympiques a explosé au-delà du pire cauchemar de quiconque et nous a accablé d'une énorme dette dont le remboursement s'est étalée sur quelques générations.

Au même moment, de grandes entreprises ont décidé de déplacer leur siège social à Toronto. Nos recettes fiscales ont chuté et nous avons développé un malaise collectif. Nous n'osions plus faire preuve d'audace, parce que notre audace nous avait mené au bord de la faillite. L'atteinte à nos finances et à notre fierté collective résultant du gâchis financier des Jeux olympiques a effectivement tué l'audace de Montréal et l'a remplacée par de la frilosité. Nous nous sommes tournés vers nous-mêmes et nous avons cessé de rêver. Au cours de toute une génération, nous avons évité d'entreprendre de grands projets publics et nous avons esquivé les opportunités. De plus, nous avons transmis cela à toute une génération.

Je suis ici pour proposer que nous pouvons, à nouveau, être une ville d'avant-garde.

Nous pouvons de nouveau attirer les regards du monde entier parce que nous, les Québécois, ne sommes PAS condamnés à devoir nous contenter de peu. Comme les aigles, nous sommes faits pour voler haut. Je le sais parce que quand je parle à des auditoires aujourd'hui et que je rappelle aux gens ce que nous avons déjà accompli—et que j'ose rêver à ce que nous pouvons encore accomplir ensemble—, je reçois des ovations. Et je REÇOIS CES OVATIONS POUR NULLE AUTRE RAISON que parce que je propose une vision réaliste à une génération qui a appris à ne pas rêver.

Un Montréalais qui a environ 50 ans aujourd'hui en avait à peu près quinze au moment des Jeux olympiques. En d'autres termes, ce Montréalais de 50 ans a vécu toute sa vie adulte dans l'ombre du désastre financier des Jeux olympiques de Montréal. Idem pour les gens âgés de 40 ans dans notre société, de ceux âgés de 30 ans et de ceux âgés 20 ans. En d'autres termes, pratiquement tout le monde dans cette salle a été affecté, comme Montréalais, par l'impact persistant de cet épisode. Il a porté un grand coup à notre communauté en étouffant notre courage collectif. Mais cette ~~une~~ dette olympique n'était pas inévitable. Au lieu de la fierté post-olympique comme celle de Sydney, de Barcelone ou de Pékin, nous avons subi un traumatisme qui nous a laissé croire que nous n'avions plus le droit d'oser rêver.

En conséquence, nous sommes des aigles qui ont appris à agir comme des poulets. Mais l'aigle demeure au sein de chacun d'entre nous. Pensez au succès d'une organisation superstar du Québec à Las Vegas. Les cinq spectacles les plus importants dans la capitale mondiale des spectacles viennent du Québec. Ils ont été créés par des Québécois. Le fait est que nous avons le talent et l'intelligence qu'il faut et que nous pouvons monter un spectacle comme nul autre n'en est capable.

Quand je suis revenu de New York après y avoir passé 17 ans, j'ai été frappé par le fait que mon Montréal adoré n'osait plus rêver. Mais j'ai aussi été frappé par le fait que Montréal avait, sous ses pieds, les ressources de base pour lui permettre de voir plus grand et avec plus de passion que toute autre ville au monde.

Le monde entier est à la recherche d'énergies propres, vertes et renouvelables. Le monde entier dépense des milliards et des milliards, et bientôt des centaines de milliards de dollars, en énergies propres, vertes et renouvelables. Demandons-nous : qui reçoit—et qui va recevoir—tout cet argent ? Puis demandons-nous : qui a le plus de d'énergie propre, verte et renouvelable que quiconque ? La réponse est simple : le Québec. Le Québec détient cette énergie sous la forme d'hydro-électricité. De l'énergie hydroélectrique déjà développée; de l'énergie hydroélectrique sur le point d'être développée; et de l'énergie hydroélectrique en abondance qui pourrait être mise en valeur. De plus, nous avons la capacité de développer des milliers d'éoliennes à des endroits qui n'affecteront pas les niveaux de bruit, ni la beauté des paysages proches des zones habitées.

J'ai donc avancé l'idée qu'il était temps de mettre à profit cet avantage en énergie propre que nous avons, comparé à n'importe qui d'autre en Amérique du Nord, sans parler du monde entier. Je propose que nous nous mettions à rêver à nouveau, et rêver quant à la ressource naturelle—l'or vert—qui se trouve littéralement tout autour de nous, au Québec. Et, comme point de départ, je propose la voiture électrique.

Mesdames et messieurs, cela nous a coûté, en dollars constants d'aujourd'hui, l'équivalent de plusieurs milliards de dollars pour installer un téléphone dans chaque foyer. Cela nous a coûté l'équivalent de plusieurs milliards de dollars pour alimenter en électricité chaque maison, usine, école et immeuble de bureaux. Mais dirions-nous aujourd'hui si nous n'avions ni électricité ni téléphone dans chaque foyer ? C'est inimaginable, n'est-ce pas !

Eh bien, pour un investissement beaucoup moindre, nous pourrions devenir la première ville au monde à avoir des adaptateurs électriques disponibles pour recharger les voitures électriques dans un rayon de 100 miles du centre de Montréal. Est-ce un rêve ou est-ce un projet industriel, commercial et sociétal réalisable ? Je vous dirais que c'est à la fois un rêve et un objectif réalisable, et ce n'est qu'un début.

Oui, je parle de chaque centre commercial, chaque parcomètre, chaque garage d'immeuble, chaque usine et chaque immeuble de bureaux. Ceci n'est qu'un mini-projet par rapport à l'alimentation en électricité ou en service téléphonique de chaque foyer au Québec. Et pourtant, ceci ferait de nous une société admirée par une toute nouvelle génération qui dit vouloir des énergies propres, vertes, renouvelables.

Je ne parle pas seulement de toute une génération de Québécois, je parle de toute une génération de Canadiens, d'Américains, d'Européens et d'Asiatiques. Je parle de toute une génération dans ce village que nous appelons le monde. Ayant aidé une multitude d'entreprises à trouver et à négocier leurs espaces de bureaux et leurs installations industrielles dans ma carrière, je peux vous affirmer que, ~~tant~~ sur une base tant macro que micro, les entreprises d'aujourd'hui sont préoccupées par le lieu de travail de leurs employés. Elles sont de plus en plus attentives à l'environnement dans lequel leurs employés passent leurs journées. C'est la raison pour laquelle aucun promoteur immobilier intelligent ne construit un immeuble aujourd'hui sans qu'il ne soit certifié LEED.

Les grandes entreprises en Amérique du Nord, de Silicon Valley à Manhattan, cherchent des façons de réduire leur empreinte carbone. Elles le font non pas parce que c'est politiquement correct, mais parce qu'elles y sont obligées—car c'est ce que veulent leurs employés. Alors revenons à l'endroit le plus excitant en Amérique du Nord quand il s'agit de la possibilité de ne laisser aucune empreinte carbone. Eh oui, un endroit qui a eu l'audace d'investir des milliards et des milliards de dollars pour construire les énormes barrages et les immenses centrales de la Baie James, une réalisation qui nous place dans la position inégalée sur le planète.

Le Québec pourrait attirer une multitude d'entreprises, si nous avons une infrastructure pour desservir les voitures électriques. Des chercheurs, des scientifiques, des entreprises et des organismes renommés provenant du monde entier seraient attirés vers un endroit où tout le chauffage, la lumière et les moyens de transports sont alimentés par de l'électricité renouvelable, pas de l'électricité qui provient de centrales alimentées par des mines de charbon. Ils graviteraient vers un endroit qui a fait de l'énergie propre sa priorité absolue et sa carte de visite. Ils émigreraient vers un lieu qui dit : « L'avenir est vert, et c'est ici que ça se passe ». Mesdames et messieurs, nous avons besoin de croire en nous-mêmes à nouveau.

Si ce que j'ai dit à l'égard de la voiture électrique ne suffit pas, alors laissez-moi ajouter quelques chocs électriques propres et verts. Pour ce faire, je tiens à citer le journaliste et réalisateur Josh Freed, qui a consacré un film à la façon dont les gens vivent dans des climats hivernaux. Permettez-moi de reprendre quelques unes de ses paroles qui ont été rapportées dans *The Gazette* de Montréal :

« Pour commencer, j'ai vu quelque chose de miraculeux que je n'avais jamais même imaginé : des trottoirs chauffés qui couvrent de grandes parties du centre de plusieurs villes. Les rues sont couvertes de neige comme les nôtres, mais les trottoirs sont 100 % sans neige, rue après rue de béton nu, sans un flocon de neige.

Le résultat est étonnant. Les centres-villes étaient bondés de gens, chose que vous verrez rarement à Montréal l'hiver : les personnes âgées avec leurs cannes, les personnes handicapées avec des marchettes et des fauteuils roulants, et des mères avec des enfants en poussette.

Les Scandinaves n'ont pas dépensé une fortune pour tout cela. Chaque fois qu'ils réparent un trottoir, ils installent des fils chauffants qui font fondre la glace et la neige. Ce faisant, en un peu plus de 15 ans, leurs trottoirs du centre-ville sont dégagés l'hiver.

Les Norvégiens chauffent les leurs à l'électricité, des études ayant démontré que cette alternative coûte moins cher que de ramasser la neige. Ils ont également économisé une fortune en frais de santé, parce que les gens ne se retrouvent plus à l'hôpital après avoir glissé sur de la glace. »

Ce sont les mots de Josh Freed. Permettez-moi d'ajouter que notre société publique d'électricité de classe mondiale, grâce à des projets audacieux et visionnaires, en commençant par la Baie James, est capable de fournir l'électricité la moins chère du monde occidental pour chauffer ces trottoirs.

Je sais que l'objectif de l'AQME est d'économiser de l'énergie, mais il ne faudrait pas négliger l'importance de l'énergie et de son utilisation judicieuse. Si nous pouvons créer moins de pollution par le sel, avoir moins de chevilles, de hanches, et de jambes et de bras cassées, et si nous pouvons créer un paradis pour le tourisme d'hiver et permettre aux Montréalais de marcher et de jouer librement, alors c'est quelque chose que nous devrions faire. Nous devrions le faire parce que les études en Norvège démontrent que cela coûte moins cher que de ne pas le faire.

Nous parlons de transport en commun à Montréal, mais il est aussi important de parler de Madame Vallière sur la rue Sanguinet qui pousse un bébé dans une poussette, ou de Madame Tremblay du boulevard St-Joseph qui marche avec une canne. Au 21^e siècle à Montréal, le moteur économique d'un Québec qui est béni par une abondance d'électricité bon marché, est-ce que les gens devraient avoir à s'inquiéter de trébucher sur un trottoir glacé lorsqu'ils marchent deux rues pour prendre le transport en commun ? Est-ce une condition inévitable de la vie dans notre ville ? Je vous suggère que ce ne l'est pas, et lorsque viendra le jour où les trottoirs glacés n'existeront plus à Montréal au milieu de l'hiver, la seule question que les gens se poseront est : « Tu veux dire qu'à une certaine époque les gens acceptaient que les trottoirs soient glacés ? » Il y en va de même pour Québec, Sherbrooke, Gatineau et Trois-Rivières.

Nous devons rêver—et rêver avec un immense réalisme—à la manière dont nous pouvons tirer profit de notre électricité de façon à nous démarquer aux yeux du monde entier. Nous devons rêver de la façon que nous pouvons faire de Montréal un phare hivernal, une capitale touristique d'hiver. Car en janvier, février et mars, vous pourriez tirer un boulet de canon sur nos hôtels sans faire de mal à grand monde. Nous devons rêver sur la façon dont nous pouvons réaliser ces objectifs en utilisant notre équivalent du pétrole de l'Arabie saoudite—à savoir notre énergie propre, verte et renouvelable.

Nos rêves ne doivent pas s'arrêter là, cependant. Ils doivent s'étendre à l'architecture de Montréal, parce que l'architecture d'une ville témoigne de sa vitalité, de sa modernité et de sa position dans le monde.

Mesdames et messieurs, la Place Ville-Marie est un immeuble superbe, d'une grande qualité architecturale. Cet immeuble remarquable fut, au cours de nombreuses années, l'un des meilleurs exemples d'architecture moderne dans le monde. Mais c'était il y a un demi-siècle. La Place Ville-Marie n'est plus qu'un exemple de l'architecture d'une époque révolue. J'aime beaucoup la Place Ville-Marie, mais je ne veux pas qu'elle continue à définir mon Montréal aux yeux du monde entier alors que des gratte-ciel de 80, de 100 et de 200 étages sont construits dans des endroits comme Shanghai, Panama, Dubaï et Calgary.

Mesdames et messieurs, nous en sommes à l'étape préparatoire du remplacement du pont Champlain. Je voudrais vous suggérer quelque chose, ici, aujourd'hui. Je l'ai déjà proposé ailleurs, et je continuerai de le suggérer, car je ne saurais trop insister ou répéter assez souvent l'importance de l'opportunité qui s'offre à nous. Le nouveau pont que nous construirons sur le fleuve Saint-Laurent, et qui sera la principale porte d'entrée de notre centre-ville, a le potentiel de faire pour le Montréal d'aujourd'hui quelque chose d'infiniment plus déterminant même que ce que la Place Ville-Marie a pu réaliser pour l'image et la détermination de Montréal au cours des années 1960.

Mesdames et messieurs, les ponts fournissent à une ville une occasion exceptionnelle de se présenter au monde. La construction d'un pont représente une occasion unique de mettre en valeur l'image d'une ville, rehausser sa marque et créer un vent de renouveau. C'est une opportunité pour mettre en valeur son histoire, son talent et son ambition. C'est ce que le Golden Gate a fait pour San Francisco. Personne ne pensait que Valence, en Espagne, était une ville importante à l'échelle mondiale, jusqu'à ce que l'on y construise le Puente de Valence de Santiago Calatrava. Et Boston ? Où les caméras se tournent-elles inévitablement aujourd'hui pour fixer un décor emblématique de cette ville ? Elles se tournent vers le nouveau pont Zakim, qui définit la nouvelle image de Boston en tant que centre mondial de technologie et de bio-génétique.

Voir diaporama qui suit

LES PONTS SONT DES SYMBOLES ICONIQUES D'UNE SOCIÉTÉ ET DE SA GRANDEUR. ILS DÉFINISSENT UNE SOCIÉTÉ !

Pont Zakim (Boston, É.U.)

Le **pont Zakim, Boston, États-Unis** : Que ce soit lors de la Coupe Stanley ou de la Série mondiale, le pont Zakim figure à l'avant-scène en tant que nouveau symbole pour Boston



Le **pont Zakim, Boston, États-Unis** : Que ce soit lors de la Coupe Stanley ou de la Série mondiale, le pont Zakim figure à l'avant-scène en tant que nouveau symbole pour Boston

Pont George Washington (New York, É.U.)

Le pont George Washington, New York, États-Unis : L'Empire State Building, la Statue de la Liberté et le pont George Washington : des icônes qui définissent New York aux yeux du monde entier



Viaduc de Millau (France)

Le **Viaduc de Millau, France** : Conçu par le célèbre architecte Norman Foster, le viaduc de Millau a une hauteur de 343 mètres à son point le plus élevé, ce qui est plus élevé que la Tour Eiffel !



Juscelino Kubitschek (Brasilia, Brésil)

Juscelino Kubitschek, Brasilia, Brésil : Brasilia est devenue la référence mondiale pour la planification urbaine; ce pont symbolise la modernité de l'architecture et du développement urbain de la ville.



LES PONTS DÉFINISSENT LES RÉALISATIONS D'UNE SOCIÉTÉ !

Storebælt (Zélande, Danemark)

Storebælt, Zélande, Danemark : Storebælt a été le plus grand projet d'ingénierie de l'histoire du Danemark. Il est le pont suspendu le plus long de toute l'Europe.



Pont de Normandie (Le Havre, France)

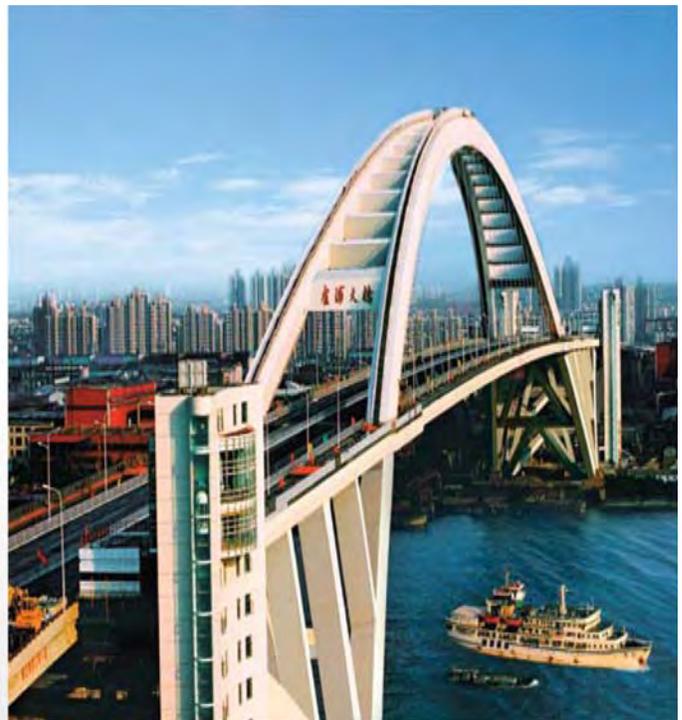
Le **pont de Normandie, Le Havre, France** : Achevé en 1995, il fut le plus long pont à haubans du monde. Il se classe parmi les plus hauts ponts du monde.



LES PONTS ÉVOQUENT LA MODERNITÉ D'UNE VILLE !

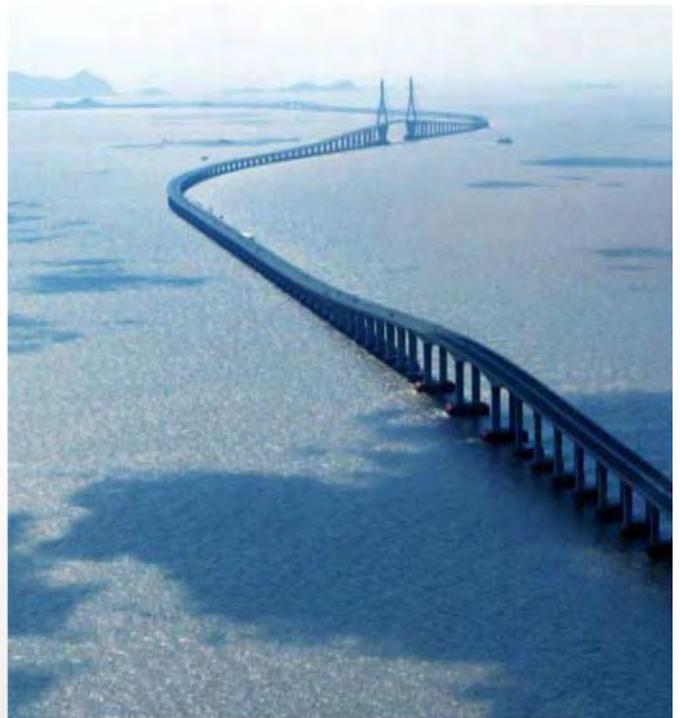
Pont de Lupu (Shanghai, Chine)

Le **pont de Lupu, Shanghai, Chine** : Il y a trente ans, l'image que le monde occidental avait de Shanghai était celle de vélos et de pousse pousse. Aujourd'hui, c'est l'un des grands centres de commerce mondiaux. L'étonnant pont de Lupu représente la modernité de la ville pour le monde entier.



Pont de la baie de Hangzhou (Chine)

Le **pont de la baie de Hangzhou, Chine** : Achievé en 2003, le pont de la baie de Hangzhou est l'un des plus longs ponts trans-océaniques du monde. Il a été conçu pour mettre en valeur les réussites d'ingénierie et de technologie de la Chine moderne.



ILS CONSTITUENT LA PORTE D'ENTRÉE DE LA VILLE QUI CRÉE UNE PREMIÈRE IMPRESSION PERMANENTE !

Pont Golden Gate (San Fransisco, É.U.)

Le **Golden Gate, San Francisco, États-Unis** : Le pont le plus photographié au monde, le Golden Gate est devenu le symbole mondial de San Francisco. Et oui, un pont peut attirer des touristes. Combien de millions de personnes ont visité San Francisco uniquement pour voir le Golden Gate ?



Pont Sunshine Skyway (Tampa, É.U.)

Le **pont Sunshine Skyway, Tampa, États-Unis** : Le pont Sunshine Skyway, communément connu comme le « pont drapeau » de la Floride, symbolise la modernité d'une ville autrefois somnolente appelée Tampa.



Pont de Calatrava (Valence, Espagne)

Le **pont de Calatrava, Valence, Espagne** : la ville de Valence a nommé ce pont en honneur de sa grande fierté : l'architecte et ingénieur Santiago Calatrava. Il est considéré par plusieurs comme le plus grand architecte du monde. Le pont a mis Valence sur la carte mondiale de l'architecture.



Pont de Puerto Madero (Buenos Aires, Argentine)

Le **pont de Puerto Madero, Buenos Aires, Argentine** : Puerto Madero, avec ce pont comme pièce maîtresse, a été réaménagé avec un flair international, attirant l'intérêt d'architectes de renommée mondiale. Aujourd'hui, il s'agit de l'un des quartiers les plus branchés de Buenos Aires, attirant des investisseurs étrangers qui font grimper les prix des immeubles.



Pont Champlain (Montréal, Canada)

Mesdames et messieurs, LES PONTS SONT UN SYMBOLE...le pont Champlain,
Montréal, Canada



Prochaine Page SVP

Je vous pose la question : quelle image voulons-nous projeter de nous-mêmes, en tant que fiers Montréalais et Québécois ? Est-ce l'image d'une voie plane de béton qui relie un côté du fleuve à l'autre ? Ou est-ce que nous voulons refléter une image qui va attirer des touristes par millions au fil des ans, tout comme le Golden Gate ?

Est-ce que notre nouveau pont dira timidement que nous avons, au Québec, l'expertise et l'intelligence de construire un simple bande de béton qui reliera un côté d'un fleuve à l'autre ? Ou est-ce que notre nouveau pont démontrera de façon spectaculaire que nous avons les capacités d'ingénierie et la vision architecturale requises pour créer une structure dont le monde parlera, non seulement en 2011, en 2021 ou en 2041, mais en 2111 et en 2211.

Sera-ce un pont avec des lumières traditionnelles ou un pont qui utilise une technologie de pointe et devient ainsi un pont que l'on voit non seulement le jour, mais aussi la nuit, tel un phare qui brille dans l'obscurité, grâce à un design DEL jamais vu auparavant ?

Si Paris est la ville lumière, et si Montréal est le Paris nord-américain, Montréal a une opportunité de briller encore plus fort, tout comme nos enfants peuvent si souvent nous éclipser. Imaginez un instant le pont le plus extraordinaire du monde. Beaucoup de ponts ont un éclairage intéressant, mais je ne parle pas ici d'éclairage intéressant. Je parle du type d'éclairage qui ferait en sorte que les gens aillent sur la rive de notre fleuve Saint-Laurent pour prendre des photos la nuit, de la même manière que des millions de touristes se rendent au port Victoria tous les soirs, pour assister à la grandiose « Symphonie des lumières »—un spectacle de faisceaux laser, de lumières colorées, et de projecteurs qui célèbrent l'énergie et la créativité de Hong Kong.

La lumière, c'est la beauté. C'est aussi une expression de puissance. Elle peut aussi être, et devrait être, une expression de notre énergie propre, renouvelable et verte. Et donc, mesdames et messieurs, je dis que nous devons nous mettre à rêver de nouveau. Rêver tout en introduisant une toute nouvelle génération de Montréalais et de Québécois sur la scène mondiale. Rêver tout en soulignant le talent et la créativité de nos ingénieurs électriciens et mécaniciens, et le fait que nous avons le plus grand pourcentage de diplômés universitaires de toutes les villes de l'Amérique du Nord.

Nous devons considérer notre nouveau pont avec enthousiasme et non seulement exiger quelque chose d'aussi spectaculaire que le Golden Gate le jour, mais un pont qui, chaque soir au coucher du soleil rivalisera, et même surpassera, la Symphonie des lumières nocturne de Hong Kong. Un pont qui sautera aux yeux du monde entier non seulement parce qu'il sera conçu pour ressembler à rien d'autre qui ait déjà été construit, mais parce qu'il nous coupera le souffle avec des lumières DEL commandées par ordinateur et intégrées dans ses tours, qui créeront un nouveau spectacle de lumière chaque soir. Un tel pont clamerait haut et fort les atouts de Montréal, sa grandeur et son énergie propre, verte et renouvelable.

Nous devons aussi projeter une image de marque avec notre nouveau pont, en ayant des voies réservées aux transports collectifs qui rouleraient avec notre énergie propre, verte et renouvelable, et qui servirait de vitrine pour cette même énergie. Pourquoi pas un pont ayant des voies réservées aux voitures électriques, les voitures électriques qui—là encore—rouleraient avec notre énergie propre, verte et renouvelable, et qui serviraient de vitrine pour cette même énergie ? Je dis que nous pouvons être la capitale mondiale de ce type d'énergie, cette même énergie dont le monde entier est friand et dont l'avenir de chaque économie dépendra un jour. Voici le plus grand potentiel de Montréal. Il n'attend qu'à être réalisé. Notre nouveau pont peut devenir à la fois un symbole puissant, une démonstration pratique extrêmement efficace de nos talents, et un pôle d'attraction touristique dont l'équivalent n'a pas été vu à Montréal depuis l'Expo 67.

Assurément, quel que soit le coût supplémentaire de cette grandeur, nous pouvons le défrayer, de la même manière que San Francisco reçoit des centaines de millions de dollars par an en dollars touristiques supplémentaires, simplement parce que les gens veulent voir le Golden Gate.

Et voici encore une idée...et, oui, elle sort des sentiers battus...et, oui, elle vient de quelqu'un qui n'est pas un ingénieur, de la même manière que je n'étais pas un expert sur les céréales quand il s'agissait de Raisin Bran. Mais j'ai exploré cette idée avec certains des plus grands scientifiques du domaine de l'électricité au Québec. Après avoir mené une réflexion (parce que leur première réaction a été que cela coûterait trop cher), ils ont dit que cette idée était non seulement hardie et audacieuse, mais qu'elle pourrait également s'avérer extrêmement rentable. Mesdames et messieurs, je vous parle ici d'étudier sérieusement l'idée de chauffer la plate-forme du nouveau pont Champlain, et les coûts que cela implique. Maintenant, vous pourriez dire au premier abord : « quel gaspillage d'énergie ! » Je dirais plutôt que si cette entreprise s'avère rentable, alors voilà une autre façon incroyable de vanter notre énergie propre, verte et renouvelable aux yeux du monde entier. Voici, donc, la base du calcul.

D'un côté nous avons les coûts, à court et à long terme, qui seraient encourus pour déneiger le pont de la même manière que nous l'avons fait jusqu'à maintenant, et ce pour une centaine d'années. Oui, déblayer la neige et épandre des tonnes de sel.

Eh bien, les coûts sont les suivants.

Le coût du sel et le coût des camions pour épandre le sel et déblayer la neige.

Le coût des accidents occasionnés par la chaussée glissante...des accidents qui détruisent nos voitures et les accidents qui envoient des milliers de personnes à l'hôpital et qui tuent des dizaines de nos concitoyens.

Le coût de la pollution résultant des embouteillages dus à la neige.

Le coût de la pollution du fleuve Saint-Laurent due au sel.

Et, oui, le coût de la rouille qui attaque le métal du pont.

N'eut été du sel que nous avons épandu sur le pont Champlain pendant 50 ans, nous n'aurions pas à dépenser des milliards, oui des milliards, de dollars, aujourd'hui, pour remplacer un pont en acier et en béton âgé de seulement 50 ans qui a été construit au plus faible coût possible. Et je ne parle même pas des centaines de millions de dollars que nous avons dépensés pour l'entretien du pont au cours des années.

Mesdames et messieurs, les quelques millions de dollars par an en consommation d'énergie (et on me dit que, d'après les calculs préliminaires, il en coûterait entre 1 et 2 millions de dollars par hiver) qui feraient de nous un endroit plus propre et plus vert aux yeux du monde, ne représenteraient qu'un sou dans un sac rempli de dollars en argent. Et, oui, j'ai parlé avec d'éminents experts en matière d'électricité, de renommée mondiale, et ils disent que cela pourrait très probablement être tout à fait réalisable. Eh bien, nous avons besoin d'étudier cette idée, parce que cela ajouterait à la singularité et à la grandeur de notre nouveau phare du monde. Qui mieux que vous dans cette salle pour étudier cette idée, d'en faire part à vos collègues et de prouver la rentabilité de ce qui pourrait devenir le symbole d'audace d'une toute nouvelle génération de Québécois ?

Mesdames et messieurs, nous devons construire un pont conçu par le biais d'un concours international comme celui qui a donné à Sydney son Opéra, conçu par un architecte danois, et qui a donné à Beijing son stade olympique, qui évoque un nid d'oiseau, conçu par des architectes suisses. Nous devons construire un pont avec des matériaux durables (comme l'acier recyclé), qui soit le pont le plus vert au monde.

Une telle chance ne se présente qu'une fois dans une vie. Une telle occasion s'offre à nous actuellement. C'est comme le Raisin Bran et le Gros Bon Sens, nous devons saisir l'opportunité avant que le train ne

quitte la gare. Nous devons nous lever et faire entendre nos voix. Notre énergie verte arrive au moment même où le monde ne veut rien de plus que de l'énergie verte, où nous en avons plus que n'importe qui d'autre, où nous avons la chance d'être les premiers au monde à l'étaler en devenant l'épicentre mondial de la voiture électrique, et où nous avons la possibilité de construire un symbole international qui est à couper le souffle (1) une œuvre d'art, (2) utile, et (3) une icône rentable qui annonce au monde que nous sommes les leaders de l'énergie propre et renouvelable.

Cette chance est entre nos mains et non entre les mains des autres. Il faut que chaque décideur au Québec et au Canada sache ce que nous ressentons. Ils seront d'accord avec nous parce qu'ils sont comme nous. Ils ont aussi des rêves et veulent laisser un héritage. Levons-nous et faisons-nous entendre. Chaque nouveau projet se heurte à des sceptiques et à des pessimistes parce que si le projet était si évident, il aurait déjà été réalisé. Mais notre audace comme peuple nous permettra de dire : Pourquoi pas ? Comme Jean Drapeau l'a dit avec l'Expo 67 et le métro. Pourquoi pas ? Comme Robert Bourassa l'a dit avec la Baie James. Pourquoi pas ? Comme Guy Laliberté l'a dit avec le Cirque du Soleil. Pourquoi pas ? Oui, je vous le demande, au nom de nos enfants et de nos petits-enfants. Pourquoi pas ? C'est du Gros Bon Sens !
Merci beaucoup.