

[Texte]

M. Pepin: Merci, monsieur le président, surtout de votre compréhension du problème. Alors, M. J. Midwinter va commenter ce que vous avez dit tantôt. On va demander maintenant, si vous voulez, un commentaire sur le problème soulevé par M. Rock à la dernière séance.

Le président: Allez, monsieur.

M. Pepin: Qui va commencer? Monsieur Rutledge.

The Chairman: Mr. Rutledge.

Mr. Rutledge: Mr. Chairman, I shall attempt to respond to some of the questions raised by Mr. Rock at the last meeting regarding the LRC train, a few words about the project, characteristics of it. The initials LRC stand for light, rapid and comfortable, and as such they reasonably describe in simple terms what we are talking about here.

We are describing a high performance main line passenger train designed to reduce travelling time operating on present day track structures. The locomotive and the cars incorporate light-weight materials, they have a low profile and low aerodynamic drag. The trucks are specially designed to provide a soft suspension for passenger coaches and to permit banking of coaches to the proper angle going around curves.

We are attempting to produce a train with the following operating characteristics. Speed—the intent is that it should be a train that will travel at speeds up to 120 miles an hour on standard tracks. Acceleration—the projection of a locomotive that will be able to accelerate the train rapidly to safe operating speed. Flexibility—a train to which coaches can be added or taken off as required. Low operating costs—a train with costs lower than other high-speed trains on main line operations.

• 1700

Generally speaking the train will incorporate push-pull locomotives with 10 cars in between. The test train that will be produced from the project under consideration will have one diesel electric locomotive and one coach. We are describing here a project that started in January 1968. Tests on the coach should be completed by mid 1971 and tests on the locomotive in 1972. This project I might review from three viewpoints: financial, technological and marketing. From a financial viewpoint this project is one involving a total cost of \$2,479,110 shared equally, that is on a fifty-fifty basis, between the participating companies and the Crown so our share under the PAIT program amounts to \$1,239,555. This is really a joint venture. The three companies participating are: MLW, Montreal Locomotive Works; MLW Worthington; Aluminum Company of Canada; and, the Dominion Foundries and Steel. Each of these companies brings to bear on this problem considerable experience and expertise in its own area of specialization. To illustrate, MLW is a major locomotive designer and was the contractor and builder of the Turbo train. They have a large export market in locomotives. As a matter of fact, their exports this year are in tens of billions of dollars. They are proven performers in that particular area. The Aluminum Company of Canada has extensive experience, certainly 20 years experience, in the design of railway rolling stock. Dominion Foundries and Steel is a foremost Canadian supplier of railway car suspension systems and recently designed and supplied special trucks for the CNR's Tempo trains. In other words we are dealing here with three companies of established competence, proven performance and financial responsibility.

[Interprétation]

Mr. Pepin: Thank you, Mr. Chairman, for your understanding of this problem. At this time, Mr. J. Midwinter is going to comment on what he said a moment ago. If you wish, we are going to ask the comment on the question raised by Mr. Rock during the last meeting.

The Chairman: Go ahead, sir.

Mr. Pepin: Who is going to start? Mr. Rutledge.

Le président: Monsieur Rutledge.

M. Rutledge: Monsieur le président, je tenterai de répondre à certaines questions soulevées par M. Rock au cours de la dernière séance en ce qui concerne le train LRC. Je vais vous dire quelques mots du projet pour mettre en évidence ces caractéristiques. LRC est une abréviation de léger, rapide et confortable, voilà qui décrit en terme simple le sujet dont nous parlons.

Il s'agit d'un train de passagers à grande performance pour les lignes principales qui est destiné à permettre un voyage moins long par rapport au train actuellement en circulation. La locomotive et les wagons sont fait de matériaux légers, et leur profile est à la fois bas et aérodynamique. Les wagons sont spécialement utilisés afin d'assurer aux passagers une suspension assez douce et les wagons sont destinés de telle façon que leur inclinaison est optimale dans les tournants.

Nous essayons de construire un train qui disposerait des caractéristiques suivantes. En premier lieu, la vitesse; nous projetons un train qui voyagera à plus de 120 milles à l'heure sur les voies de chemins de fer normal. Ensuite l'accélération; nous envisageons une locomotive capable d'amener rapidement le train à la vitesse de croisière. La souplesse, c'est-à-dire un train auquel on pourrait ajouter

ou retirer des wagons selon les besoins. Des frais de fonctionnement réduits, il s'agirait d'un train dont les frais d'exploitation seraient moins élevés que ceux des trains rapides qui sont utilisés à l'heure actuelle sur les grandes lignes.

En règle générale, le train comprendra deux locomotives, une à l'avant et une à l'arrière, elles seront séparées par dix wagons. Le train d'essai que nous produirons dans le cadre du projet à l'étude disposera d'une locomotive diesel électrique et d'un wagon. Il s'agit d'un projet qui a été lancé au mois de janvier 1968. Les tests de wagon devraient être menés à terme au milieu de l'année 1971 et les essais de locomotive en 1972. Je pourrais passer ce projet en revue sous trois aspects: l'aspect financier, l'aspect technique et l'aspect commercial. Du point de vue financier, ce projet représente un coût total de \$1,479,110 à partager équitablement, c'est-à-dire sur la base de 50 p. 100, entre les sociétés qui participent au projet et la Couronne. Notre participation au programme PAIT s'élève donc à \$1,239,555. Il s'agit vraiment d'une entreprise commune; les trois sociétés impliquées sont les suivantes: MLW, *Montreal Locomotive Works*; MLW *Worthington*; *Aluminum Company of Canada* et la *Dominion Foundries and Steel*. Chacune de ces sociétés apporte une contribution précieuse à la réalisation de ce projet grâce à son expérience et ses connaissances dans son propre domaine de spécialisation. Afin d'illustrer mon propos, je vous dirai que la MLW est une société de grande envergure qui s'occupe de la conception industrielle des locomotives; c'est elle qui s'est chargée de construire le Turbo train. Elle jouit d'un grand marché d'exportation pour les locomotives. En fait, ses exportations se sont chiffrés pour