

[Text]

Mr. Fulton: Do you have any idea how much more efficient it is per seat-mile to move on a high-speed train compared to jets? Do you have any idea what the gap in efficiency is?

Mr. Bouchard: Help me.

Mr. Fulton: I just wondered. Do you have any idea? Is it 12, 2, 10, 100?

Mr. Bouchard: I know there is a very important ratio, and you will tell me, and you might make headlines with it.

Mr. Fulton: Just so that you know.

Mr. Bouchard: I know that your modesty will be hurt, but...

Mr. Fulton: For an LRC train moving at 95 miles per hour, the energy requirement in BTUs per seat-mile is 137. For the jet that most members of the Cabinet fly around in, a Lear jet 24, it is 13,350; and for a four-passenger VW Rabbit diesel it is about 700. So we know it is a much more efficient way to move people around.

You know what is going on in terms of the atmosphere. You know what the witnesses have said before this committee. Many have said we need to reduce the amount of carbon dioxide in the atmosphere by 50% by the year 2005. You have seen the report that suggests there are things we can do in the energy sector that would save us \$100 billion in terms of energy conservation alternatives. Do you not think it would be wise to conduct the environmental impact assessment vis-à-vis rail traffic prior to having an announcement that will make it that much more difficult to convince your Cabinet colleagues?

Mr. Bouchard: We have a problem. The temporary solution is to reduce the deficit of VIA Rail. We cannot go on like this. It would not make sense to pour money into VIA Rail without having a long-term solution. I agree with you that we need a long-term solution, and it must be based on very sound and thorough and professional environmental studies, among a lot of other studies. So for the time being there will be an announcement on VIA Rail. We need to do that. It is for the security, for the soundness of the finances of Canada, which is important. At the same time, I think we must admit that we need to define an integrated transport policy, mass transport policy, and all those options—electrifying the rail, and maybe many other ones—must be considered in the process.

[Translation]

M. Fulton: Les trains à grande vitesse sont beaucoup plus rentables que les avions à réaction. Connaissez-vous la différence de rentabilité par mille-voyageur?

M. Bouchard: Je donne ma langue au chat.

M. Fulton: Donnez-moi donc une réponse. Le ratio de rentabilité est-il de 12, 2, 10, 100?

M. Bouchard: Je sais que le ratio est très élevé, que vous allez me le donner et que vous allez monter tout cela en épingle.

M. Fulton: Non, c'est pour votre propre gouverne.

M. Bouchard: Je sais que votre modestie va en prendre un coup, mais...

M. Fulton: Un train LRC roulant à 95 milles à l'heure consomme 137 BTU par mille-voyageur. Dans le cas d'un Lear 24, avion à réaction semblable à celui qu'utilisent la plupart des membres du Cabinet, le chiffre est de 13,350; quand à une Volkswagen Rabbit diesel transportant quatre passagers, elle consomme environ 700 BTU. Par conséquent, il est clair que le train est un mode de transport beaucoup plus efficace que les autres.

Au niveau de l'atmosphère, vous savez ce que cela signifie. Vous avez entendu les témoins qui ont comparu devant le comité; beaucoup d'entre eux ont déclaré qu'il faut réduire les émissions de gaz carbonique dans l'atmosphère de 50 p. 100 d'ici l'an 2,005. Vous avez pris connaissance du rapport qui recommande de prendre dans le secteur de l'énergie des mesures de conservation qui nous permettraient d'économiser 100 milliards de dollars. Ne pensez-vous pas qu'il serait bon d'effectuer une évaluation des impacts environnementaux pour le trafic ferroviaire avant d'annoncer une mesure telle qu'il sera beaucoup plus difficile de convaincre vos collègues du Cabinet?

M. Bouchard: Il y a un problème. La solution temporaire consiste à réduire le déficit de Via Rail. Il est impossible de continuer de la sorte. Il est insensé d'investir de l'argent dans Via Rail si l'on ne dispose pas d'une solution à long terme. Je crois comme vous qu'il nous faut trouver une solution à long terme fondée, entre autres, sur des études extrêmement fiables, approfondies et professionnelles. Aussi, pour le moment, nous allons procéder avec l'annonce concernant Via Rail. Cette annonce est importante pour la sécurité, pour l'intégrité des finances du Canada. Parallèlement, je crois que nous devons admettre qu'il est nécessaire de formuler une politique intégrée du transport, une politique du transport de masse. Toutes les options telle que l'électrification du réseau ferroviaire et peut-être beaucoup d'autres, doivent être prises en considération.

• 1900

We all know that in Europe, for example, they have *le train à très grande vitesse*, which is operated with electricity. It is a great technological achievement. But we all know that the conditions in Canada are not the same

Par exemple, nous savons tous qu'en Europe, le TGV fonctionne à l'électricité. Ce train à grande vitesse est une grande prouesse technique. Mais nous savons également qu'au Canada la situation n'est pas la même qu'en