

[Text]

with each jurisdiction bearing some of the development burden.

I think some of us are becoming truly frightened by the massive taxpayer subsidy represented by the Canadair Challenger project and De Havilland. A number of articles have been written recently suggesting that the day of solo development by any one nation of a massive project of this kind may be beyond our capability.

I do have a second question, but perhaps I should wait for the minister to answer this question first.

Hon. Mr. Axworthy: I think Senator Perrault asks a very important question. We looked at the options carefully. One of the important ingredients in the decision was the strong feeling by my colleague, Mr. Lumley, who is actively seeking out possible international markets for Canada, that there was a potential export market for train manufacture of this kind. The Japanese and the French, for example, have been concentrating very much on the high speed train sets which they are marketing around the world. I should point out that they developed those as solo projects. There was a combined effort with the TGV and the Bullet train in Japan. This is something those countries are developing with real rapidity.

We felt that we had a geography and an economy that would allow us to develop a niche in the market for inter-city trains perhaps of a type that would serve a less dense, longer-haul market. There are many countries around the world that share those characteristics, but no one is getting into the market.

Part of the ambition and part of the funding came from what is now the Department of Regional Industrial Expansion who initially had made arrangements with the UTDC people in Ontario, in the Cancar plant, for the development of a bi-level train for the Northern Ontario Railroad for the passenger market run by the government-owned railway in northern Ontario. It was felt it was useful to invite us in to see if a bi-level train itself could have major efficiencies for us in that respect. We also felt that Bombardier, which has very useful export market experience around the world in the development of surface transportation equipment, had a lot to offer in this area. We, in fact, put together a consortium of Canadian companies drawing from the best engineering capacity that we have and the experience of both these major firms.

We felt that, in the time available, that was about as many puppies as we could get in the same blanket at the same time without spending a lot more trying to corral more people. We did feel some necessity to move on this issue so that we would have sufficient train equipment.

I am quite satisfied that we are in a position to develop our own. That does not mean to say that we would not be prepared to borrow from the technology of the Americans. We have already learned a great deal from their Amtrak experience with bi-level trains in the western region. We are working to see if we can develop our own and if in the future someone

[Traduction]

gement quadripartite en vertu duquel chaque juridiction assumerait une partie du fardeau.

Je pense que certains d'entre nous sont alarmés des sommes énormes que représentent pour les contribuables des subventions à des projets comme le Challenger de la Canadair, et à la DeHavilland. Selon certains articles parus récemment, l'époque de la mise en œuvre de projets de cette envergure par un seul pays pourrait être révolue.

J'aurais une deuxième question à poser, mais je devrais peut-être attendre que le ministre réponde tout d'abord à celle-ci.

L'honorable M. Axworthy: Le sénateur Perrault a soulevé une question très importante. Nous avons étudié très soigneusement les choix qui s'offraient. Un des éléments importants de la décision était que mon collègue, M. Lumley, qui cherche activement des débouchés internationaux pour la production canadienne, est persuadé qu'il existe peut-être un marché d'exportation pour les trains de ce genre. Les Japonais et les Français, par exemple, se sont surtout concentrés sur les trains à haute vitesse qu'ils écoulent partout dans le monde. Je dois ajouter qu'ils s'y sont pris seuls. Ils ont combiné leurs efforts en ce qui concerne les TGV et les trains Bullet au Japon. C'est un domaine dans lequel ces pays progressent rapidement.

Nous pensons que notre géographie et notre économie se prêtent à une percée sur les marchés pour les trains interurbains qui desserviraient des régions à faible densité et très étendues. De nombreux pays du monde présentent les mêmes caractéristiques, mais personne ne semble s'intéresser à ce marché.

Une partie des stimulants et des fonds proviennent de l'actuel ministère de l'Expansion industrielle régionale qui avait pris des mesures avec les représentants de l'UTDC en Ontario, à l'usine Cancar, pour la conception d'un train à deux étages devant être utilisé par la Northern Ontario Railroad pour le marché du transport des voyageurs exploité par la société ferroviaire gouvernementale dans le nord de l'Ontario. Nous avons cru utile d'essayer de voir si un train à deux étages pouvait présenter pour nous des avantages majeurs. Nous étions également persuadés que Bombardier, qui a une expérience très utile des marchés internationaux d'exportation pour ce qui est du matériel de transport terrestre, avait également beaucoup à nous offrir dans ce domaine. Nous avons, en fait, créé un consortium d'entreprises canadiennes en faisant appel aux meilleurs ingénieurs du pays et en mettant à profit l'expérience de ces deux grandes entreprises.

Nous avions l'impression de mettre toutes les chances de notre côté sans engager trop de dépenses. Nous avons cru bon d'agir vite pour avoir suffisamment de matériel ferroviaire.

Je suis persuadé que nous sommes en mesure de répondre nous-mêmes à nos besoins. Cela ne veut pas dire pour autant que nous ne sommes pas prêts à profiter de la technologie des Américains. Leur expérience avec les trains Amtrak à deux étages dans l'Ouest nous a beaucoup appris. Nous essayons de savoir si nous pouvons concevoir nos propres trains et si