

[Texte]

Other high speed trains can travel at peak speeds of 130 miles an hour. However, their average speed is much lower than in this LRC concept. They use present-day equipment; they are heavy; they are uncomfortable and they are expensive to operate particularly at high speeds.

**Mr. Rock:** Thank you, sir. Can I ask another?

**The Chairman:** If it is a very short statement, Mr. Rock. Otherwise, you have had more than your 15 minutes and this answer should be included in your time, but the fact that it was a very good question and it was a very extensive reply, I am sure it was for the benefit of all the members, not only for you, I will allow just a short statement or a question. However, it would not be within my duty to extend it too far. I have not had enough experience with you, Mr. Rock, as a member of this committee to say that it is not your habit, so do not be too long.

**Mr. Rock:** All right, Mr. Chairman. I am sure that most of the things you stated are completely correct. I would say, though, that when you say that for the Turbo you also have to restructure tracks, this is not so because the Turbo was designed for it in the same manner and in the same way before this train here to take the tracks that are there now. The only thing they had to do was to change electronics for signals the same as they will have to do for this one, too.

You have the Rapido which can practically do the same speed as this one, so I do not see what benefit we are having with this LRC.

**The Chairman:** There is the possibility of saving \$400 million.

**Mr. Rock:** The report that appeared in the *Montreal Star*, the research and development of this is being done for the purpose of going between Quebec City and Windsor. The Turbo does not stop in between; it goes also directly between Montreal and Toronto in the same manner; so does the Rapido, so I do not see what is so great about this train. According to the newspaper it is going to do 110 miles an hour. We have not gained anything. It is an ordinary train; it is going to do 110 miles an hour. The others are going faster, I do not know how and this is my concern. How did you come to a decision to give these grants? I just found out—I did not know this before, I thought it was just lately but it seems that this was started in 1968.

**Mr. Rutledge:** Approximately that.

• 1710

**Mr. Rock:** Although they were building the Turbo before 1967. Now here you have a duplication of effort. Now the Turbo engineers, which is United Aircraft, who invented the idea, are Canadian, although they are working for United Aircraft, but they were people here in Montreal, and they were building that train at this plant as you mentioned before. It is true that this company has had a lot of contracts from CPR and CNR to do what CPR and CNR told them to do with their research, but they have never gone into this type of thing before, of developing something new until they got a nice grant to do so. However, you have the Turbo people which is United Aircraft, who did receive, of course, grants from the United States to do this, so I think we are actually duplicating something. We are duplicating that one train, and there was no say in the report that I have read here that this train was to travel across Canada. The only difference I see here is that you can uncouple cars. This is the only difference to uncouple cars.

[Interprétation]

moyenne est moins élevée que pour le train LRC. Ils utilisent les installations actuelles; ils sont pesants, ne sont pas très confortables et coûtent cher d'exploitation à haute vitesse.

**M. Rock:** Merci, monsieur. Puis-je poser une autre question?

**Le président:** Si elle est brève, monsieur Rock. Vous avez eu la parole pendant 15 minutes et il faudra ajouter la réponse à la période de temps qui vous est allouée. Votre question était pertinente toutefois et la réponse a été fort longue, je pense que tous les membres du Comité sont intéressés au sujet; vous pouvez poser une courte question, c'est tout ce que je peux faire pour vous. Je ne vous connais pas assez encore, Monsieur Rock, comme membre de ce Comité, pour dire que vous avez l'habitude de parler trop longuement.

**M. Rock:** Bien, monsieur le président. Je suis sûr que tout ce que vous avez dit est exact, mais quand vous soulignez le fait que le Turbo train exige l'installation de nouveaux rails, je vous rappelle que le Turbo train, tout comme l'autre, a été conçu de façon à s'adapter aux rails déjà en place. Les seuls changements qu'on devait apporter étaient dans les signaux, tout comme dans le cas présent.

Le *Rapido* peut presque atteindre la même vitesse et je ne vois pas quel avantage il y a à ce nouveau train LRC.

**Le président:** Il serait possible d'économiser 400 millions de dollars.

**M. Rock:** Selon le *Montreal Star*, ce train est destiné à relier les villes de Québec et de Windsor. Le Turbo train ne fait pas d'arrêt non plus; il va de Montréal à Toronto directement; c'est le cas également pour le *Rapido*, je ne vois donc pas quel est l'avantage de ce nouveau train. Selon ce journal, il peut atteindre une vitesse de 110 milles à l'heure. Nous ne gagnons rien. C'est un train ordinaire qui aurait une vitesse maximale de 110 milles à l'heure. Les autres vont plus vites, je n'en vois pas la raison et c'est ce qui m'inquiète. Pourquoi avez-vous accordé ces subventions? Je ne savais pas, je viens tout juste de l'apprendre, que ce programme avait commencé en 1968.

**M. Rutledge:** A peu près.

**M. Rock:** La construction du Turbo train avait commencé avant 1967. Il y a double emploi. Les constructeurs du Turbo train, ceux qui en ont eu l'idée, sont Canadiens, même s'ils travaillent pour United Aircraft, ce sont des gens de Montréal et le train a été construit à l'usine que vous avez mentionnée. Il est vrai que la Société a eu plusieurs contrats du CP et du CN et a effectué des recherches pour le CP et le CN: elle ne s'était cependant jamais lancée dans un tel projet avant d'obtenir une subvention du gouvernement. Les constructeurs du Turbo, soit United Aircraft, ont évidemment reçu des subventions des États-Unis, il y a donc double emploi. Le train est donc subventionné de deux façons et le rapport ne mentionne pas que le train est destiné à voyager au Canada. La seule différence que je vois, c'est que vous pouvez détacher des voitures.