

[Text]

From a marketing viewpoint, Canadian National Railways was approached. Canadian National Railways indicated there is a requirement for 35 to 61 trains of this type to replace obsolete equipment. The characteristics of the train were also discussed with Brazil, with New Zealand, South Africa and India and in all cases demonstrated interest was shown. It is always difficult to estimate the export market but it has been suggested that the export market could amount to as much as 100 trains at \$4 million each or a total of \$400 million.

I have excluded from that export market the United States market but that might be penetrated too. We have already penetrated the export market in the field of rail equipment in the United States and it is not beyond the realm of possibility that we could penetrate it in this case.

I think we have here a classic PAIT case in which financial risks are being shared between the Crown and the participating companies. From the viewpoint of finance and technological advance and the responsibility and the marketing aspects, it is a sound case. I understand, sir, that you raised the question on Tuesday of drawing a comparison between the LRC train and the Turbo train. I assume the implication would be that these are in conflict, the concepts contradict one another.

• 1705

Mr. Rock: Duplication.

Mr. Rutledge: The Canadian National Railways, I can report, were asked exactly the same question and they regard the two trains as complementary. Just to pursue that a little further, the LRC train is basically designed for main line passenger service across Canada using standard maintenance facilities. The coach arrangement in it, as I mentioned earlier, is flexible and it should offer high-speed, comfortable, fast service at reduced operating costs. The block time between terminals normally would be reduced by the high speed and acceleration characteristics.

The Turbo train can travel up to 150 miles an hour, but it was designed for nonstop high-speed transportation between major cities. It lacks the flexibility of this concept because coaches cannot be added to the Turbo train. The fuel consumption of its gas turbine engines makes it uneconomical for the train to make any interim stops. So, consequently the efficiency of the Turbo train depends upon nonstop travel between major cities and, I might add, where the track structure is suitable. To really operate the Turbo train at high speeds over any route is likely to require major rebuilding of the track structure and special maintenance facilities.

[Interpretation]

l'année en cours à des dizaines de milliards de dollars. Ses compétences sont bien établies dans ce domaine. La *Aluminium Company of Canada* dispose d'une grande expérience, au moins 20 années d'expérience dans la conception des wagons de chemin de fer. La *Dominion Foundries and Steel* est l'un des premiers fournisseurs sur le marché canadien de systèmes de suspension pour les wagons de chemin de fer et récemment elle a réalisé et fourni des wagons spéciaux pour les trains Tempo du Canadien-National. Autrement dit, il s'agit de trois sociétés dont les compétences sont reconnues, elles ont réalisé de grandes choses et leur solvabilité ne fait aucun doute.

Sur le plan de la commercialisation, nous avons fait appel à la Société de chemin de fer du Canadien-National. Le Canadien-National nous a signalé qu'il aurait besoin de 35 à 61 trains de ce genre afin de remplacer un matériel roulant désuet. Nous avons également discuté des caractéristiques de ce train avec les représentants du Brésil, de la Nouvelle-Zélande, de l'Afrique du Sud et de l'Inde qui nous ont tous manifesté un grand intérêt. Il est toujours difficile de juger des débouchés d'exportations mais l'on a suggéré que le marché d'exportations pourrait absorber près de 100 trains d'une valeur de 4 millions de dollars, soit un total de 400 millions de dollars.

En vous parlant de ce marché d'exportations, je n'ai pas tenu compte des États-Unis, mais nous pourrions également conquérir le marché américain. Nous avons déjà conquis un marché américain en ce qui concerne le matériel de chemin de fer et il n'est pas impossible que nous pourrions également trouver des débouchés aux États-Unis dans ce cas.

Je crois que le programme PAIT, est un programme typique où la Couronne et les sociétés intéressées, se partagent les risques. Que l'on songe au point de vue financier, au progrès technique, à la responsabilité ou aux aspects de commercialisation, cette entreprise a toutes les chances de succès. Je crois savoir, monsieur, que vous avez essayé mardi d'établir une comparaison entre le train LRC et le Turbo train. Je suppose qu'on veut dire qu'il y a conflit entre les deux concepts.

M. Rock: Double emploi.

M. Rutledge: On a posé la même question aux représentants des chemins de fer du Canadien national et ceux-ci ont répondu qu'ils considéraient que les deux trains se complétaient. A ce sujet, disons que le train LRC est destiné au service de passagers pour tout le Canada et utilise les installations normales d'entretien. Le service de voitures coach, comme je l'ai déjà mentionné, est souple, rapide et confortable et coûte moins cher d'exploitation. Et la vitesse et la puissance d'accélération devraient pouvoir permettre de réduire les délais.

Le turbo train peut atteindre une vitesse de 150 milles à l'heure, mais il est surtout conçu pour le transport rapide entre les principales villes. Il n'a pas la souplesse de l'autre train puisque on ne peut pas y ajouter des voitures. La consommation d'essence du moteur à turbine rend les arrêts assez onéreux. Le turbo train est donc efficace pour les voyages sans arrêt entre les villes principales et où les rails conviennent. Pour que le turbo train puisse voyager à haute vitesse n'importe où, il faudrait probablement que les rails soient refaites et qu'il y ait des installations spéciales d'entretien.

D'autres trains rapides peuvent voyager à des vitesses allant jusqu'à 130 milles à l'heure. Toutefois, leur vitesse