

[Text]

would be glad to come back before the committee some time to talk about them. We could have an interesting discussion.

**Senator Perrault:** We should get into that discussion.

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes, we should. This may be a little off the top of my head, but if we were to compare the crown corporations which operate in their respective modes, air and rail, there is an approximate ratio of eight to one with respect to advertising. To be fair, one must estimate that there is also a substantially higher passenger mileage route for Air Canada, but I think that the ratio is about eight to one. That also partially includes the cost of doing business. Again, I think that we should be a little more positive about passenger rail service in this country. We tend to be down on it a little bit. There have been a lot of critics—self-proclaimed, usually—who have talked about the demise of the passenger rail system. I do not know that that has been particularly healthy because we have found, from countless letters written by individuals and from various scientific surveys, that Canadians do want a good passenger rail service. There is a market for it. It may not be the biggest market and Canadians are obviously going to choose other modes of transportation, but there is a market for passenger rail in this country. I think it is one that will be responsive to better service and equipment, and I think that we can expand that market. That is one reason for our entering into this new youth rail pass system that we have talked about in an attempt to introduce to this system a lot of young people who have not had the experience of the convenience and interest of passenger rail. We hope that that will make them longer-term customers.

**Senator Le Moyne:** Would the minister tell us if the fate of VIA Rail is now completely free of the nefarious influence of Jim Davy's studies and reports of some years ago? He worked towards the fragmentation of all railroad services in Canada.

**Hon. Mr. Axworthy:** I think we could say that perhaps that argument has been put to rest. As I indicated in my opening remarks, we have established quite a clear commitment, on behalf of the government, towards a five-year capital program. As they say, nothing talks louder than money on the table, and we are prepared to do that in the modernization program.

We have gone through a lot of phases, fashions, transportation theories, philosophies and ways of thinking. There was a time when it was fashionable to be a tough-nosed economic gunslinger on the subject of transportation. I think that we paid a certain price that we shouldn't have paid for that.

**Senator Le Moyne:** You are not talking along the lines of the concept of fragmentation of service from city to city?

**Hon. Mr. Axworthy:** No, sir. I should also indicate that we in the Department of Transport are presently engaged in a multi-modal study in an attempt to see the degree to which there should be a higher level of integration between the various modes of transportation. There are close linkages between these modes. In the past there was a tendency to treat them all

[Traduction]

aérien. Je serais heureux de revenir témoigner devant le Comité pour en parler. Nous pourrions avoir une discussion très intéressante.

**Le sénateur Perrault:** Il faut que nous en discutons.

**L'honorable M. Axworthy:** Oui. Je vais vous donner des chiffres approximatifs, mais si nous comparons les sociétés de la Couronne qui travaillent dans le domaine du transport aérien et du rail nous en arrivons à un ratio de huit pour un en ce qui concerne la publicité. En toute justice, il faut tenir compte du nombre substantiellement plus élevé de kilomètres que parcourt Air Canada, mais je pense que le ratio est à peu près de huit pour un. Ces chiffres englobent partiellement les frais commerciaux. Quoi qu'il en soit, je pense que nous devrions être un petit peu plus positifs au sujet du transport ferroviaire des voyageurs dans notre pays. Nous avons peut-être un peu tendance à le sous-estimer. De nombreux critiques—habituellement improvisés—ont parlé de la mort du transport ferroviaire des voyageurs. Je ne pense pas que cela ait vraiment aidé les choses parce que les innombrables lettres que nous avons reçues de particuliers et les diverses enquêtes scientifiques nous ont prouvé que les Canadiens veulent un bon service ferroviaire. Le marché est là. Il n'est peut-être pas bien grand et les Canadiens peuvent également opter pour d'autres modes de transport, mais il reste qu'il existe. Un service et du matériel améliorés pourraient changer la situation et nous pourrions étendre ce marché. C'est une des raisons pour laquelle nous avons décidé d'offrir aux jeunes des billets à prix modéré dont nous avons parlé de façon à les intéresser au transport par rail. Nous espérons en faire des clients à long terme.

**Le sénateur Le Moyne:** Le ministre pourrait-il nous dire si VIA Rail s'est assez dégagée de l'influence néfaste des études et des rapports présentés par James Davy il y a quelques années? Il a toujours été en faveur de la fragmentation de tous nos services ferroviaires.

**L'honorable M. Axworthy:** Je crois pouvoir dire que cet argument est abandonné. Comme je l'ai indiqué dans ma déclaration préliminaire, nous nous sommes clairement engagés, au nom du gouvernement, à entreprendre un programme quinquennal d'investissement. Autrement dit, l'argent est plus fort que tout, et nous sommes prêts à investir dans le programme de modernisation.

Les modes, les théories en matière de transport, les philosophies et les façons de penser se sont succédé. Il fut un temps où il était de bon ton de se montrer intransigeant lorsqu'il était question du financement des transports. Je pense que nous avons payé un prix un peu trop élevé.

**Le sénateur Le Moyne:** Voulez-vous parler de la fragmentation du service interurbain?

**L'honorable M. Axworthy:** Non. Il serait peut-être bon que je vous dise que le ministère des Transports effectue actuellement une étude multimodale pour voir s'il n'y aurait pas lieu de mieux intégrer les divers modes de transport. Il y a entre eux des liens étroits. On a eu tendance par le passé à les considérer comme des entités distinctes. Je pense que c'était surtout