

[Text]

that there is some kind of major cost recovery to be obtained is simply to dream. The question is: What are the benefits? That is what we often do not talk about.

I think that we have estimated substantial benefits that can be gained in economic terms, but the benefit of transportation cannot be measured by some chartered accountant's indicators. They have to be measured in terms of the ripple effect that they have throughout the entire economy in terms of providing access, providing movement of people and providing goods. How can one measure the providing of an opportunity to people to go to another place, to secure a new business, for example, or to see something else? Those things cannot be calculated by some auditor's measuring stick.

The problem in the past is this tendency to measure that sort of thing in the wrong way. Let me provide a clear example. On Monday I met with the task force group from the municipalities, which requested that we set up a joint working group. We estimated that the cost of restoration of that line would be somewhere in the neighbourhood of between \$10 million and \$12 million per year. But how can that be measured against the potential benefit, as they see it, of perhaps attracting an additional thousand tourists from abroad who will spend \$1,000 a week in Canada? If that were the case, it would be the best economic deal we had made in a long time in terms of attracting the tourist market. What we would be providing is the delivery system for that market. That is a good deal.

Senator Perrault: Mr. Chairman, those were some of the arguments put forward in 1981 and the predecessor to the minister said, "No, no, this is the subsidy per ticket paid by the taxpayer and this is impossible to justify." I welcome the attitude of the minister towards this matter. The abandonment of a large portion of our Japanese tourist trade by the cessation of service to Edmonton, for example, was a serious mistake, in my view.

Mr. Chairman, we have recently heard an enormous amount of promotion by the airline companies. Their advertising-marketing budgets are truly sizeable. I do not expect the minister to have this information tonight, but I wonder whether he can tell us the annual advertising budget for Air Canada, Canadian Pacific Airlines and VIA Rail. I think promotion is necessary in today's competitive market in order to get people aboard the trains. By way of illustration, I can say that we have a service on Vancouver Island, as the minister is aware. The CPR had been trying for years to abandon the service by allowing the bridges to fall down and by then saying that, because there were no bridges, the trains could not be run. CPR was ordered to rebuild the bridges. We remember that incident. It was also found out, however, that CPR did not do much promotion to try to get people to ride aboard the trains.

I would be interested in knowing, on a comparative basis, whether VIA Rail is singing its advantages sufficiently to the people of this country.

Hon. Mr. Axworthy: Senator Perrault, as you are aware, I have a few interesting ideas for the airline industry as well. I

[Traduction]

d'une facilité ou d'un service fourni. Prétendre qu'aucun recouvrement majeur des coûts ne s'impose, c'est rêver. La question à se poser est la suivante: quels sont les avantages? C'est une chose dont on omet souvent de parler.

Je pense que des avantages substantiels peuvent être obtenus en termes économiques, mais l'avantage des transports ne peut se mesurer par des indicateurs de comptables agréés. Il faut tenir compte des retombées économiques sur tout le système de l'accès, des déplacements et du transport des marchandises. Comment mesurer en termes économiques l'occasion pour une personne de se rendre ailleurs pour y faire des affaires, par exemple, ou voir quelque chose de nouveau? L'économétrie ne sert à rien dans ces cas-là.

Le problème par le passé a toujours été la tendance à se servir des mauvais indicateurs de mesure. Laissez-moi vous donner un exemple. Lundi, j'ai rencontré le groupe de travail des municipalités qui avait demandé de mettre sur pied un groupe d'étude mixte. Nous estimons que le coût de reprise de cette liaison serait de l'ordre de 10 à 12 millions de dollars par an. Mais comment comparer ses coûts à la possibilité, selon les intéressés, d'attirer peut-être mille touristes de plus qui dépenseront 1 000 \$ par semaine au Canada? Si tel était le cas, ce serait le marché le plus intéressant conclu depuis longtemps en ce qui concerne la promotion du tourisme. Ce que nous offriions, c'est l'accès à ce marché. C'est une bonne affaire.

Le sénateur Perrault: Monsieur le président, c'était une partie des arguments présentés en 1981 et le prédécesseur du ministre a dit: «Non, non, c'est la subvention par billet payée par le contribuable et c'est impossible à justifier.» Je suis heureux de l'attitude du ministre actuel face à cette question. La renonciation à une bonne partie du tourisme japonais à la suite de l'abandon de la desserte d'Edmonton, par exemple, a été à mon avis une erreur grave.

Monsieur le président, les compagnies aériennes ont fait récemment beaucoup de publicité. Leurs budgets en la matière sont vraiment substantiels. Je ne sais pas si le ministre pourra ce soir répondre à ma question, mais je me demandais s'il pourrait nous dire quel est le budget annuel pour la publicité d'Air Canada, de la compagnie aérienne Canadien Pacifique et de VIA Rail. Je pense que la concurrence nous oblige aujourd'hui à faire de la publicité autour des trains pour que les gens les choisissent comme mode de transport. Par exemple, je peux dire qu'il existe un service sur l'Île Vancouver, comme le ministre le sait. La compagnie Canadien Pacifique a essayé pendant des années d'interrompre le service en laissant les ponts s'écrouler et en disant que les trains ne pouvaient circuler parce qu'il n'y avait pas de ponts. On lui a alors ordonné de rebâtir les ponts. Nous nous souvenons de cet incident. On s'est également rendu compte que la compagnie n'incitait pas vraiment les gens à prendre le train.

J'aimerais savoir, par comparaison, si VIA Rail vante suffisamment ses services aux Canadiens.

L'honorable M. Axworthy: Sénateur Perrault, comme vous le savez, j'ai aussi quelques idées intéressantes sur le transport