

[Text]

made a strong recommendation that other partners could be included, I would not be averse to that. I would be anxious to maintain and retain for Canadian manufacturers, researchers and engineers, the chance of development of our own product because we think we have something that might be attractive only to us.

The initial outlay for the three-year period will be in the neighbourhood of some \$30 million to \$40 million. That will include both the development of the prototypes themselves and their testing.

In terms of the actual purchase order, I guess we are looking at a potential VIA Rail market of somewhere in the region of 300 bi-level cars and 500 uni-level cars. There could be a substantial market here at home. That would give us a basic sales foundation upon which to export because it would give us that requirement that we needed in order for the manufacturers to go ahead.

Therefore, generally I think it is a good deal, Senator Perrault, in that we could give some real assurances to people in western Canada and in the Atlantic region that they will have equipment that is tailored to their requirements, equipment that is brand new and not some "second-hand Rose."

**Senator Perrault:** I have a question with respect to possible restoration of the Vancouver and Edmonton run. I would certainly welcome that. I felt that its suspension an unfortunate move, perhaps dictated by economics in 1981. I remember, however, some horror figures provided to us by the Ministry of Transport at that time.

**Hon. Mr. Axworthy:** They are good at that sort of thing.

**Senator Perrault:** Officials of the ministry said that every time someone boards a train from Edmonton to Winnipeg or from Vancouver to Edmonton, the taxpayer has to subsidize that ticket to the order of something like \$30.

Can the minister provide any current figures that would indicate economic justification for the restoration of the Winnipeg-Edmonton service? Is it now going to carry the cost of providing the service? I do not ask this question in a provocative way.

**Hon. Mr. Axworthy:** Senator Perrault, are you talking about the Winnipeg-Edmonton run or the Edmonton-Vancouver run?

**Senator Perrault:** I am talking about the Winnipeg-Edmonton run. That is the one that has been restored, is it not?

**Hon. Mr. Axworthy:** That is right.

**Senator Perrault:** I am expressing the hope that the task force finds that it is economical to put back in place the Vancouver-Jasper-Edmonton run. I wonder how much that is going to cost the taxpayer?

**Hon. Mr. Axworthy:** If I might, Mr. Chairman, I will elaborate on that question. I think there is no doubt that the service costs money. I do not think there is a passenger rail service in the world that does not cost the taxpayers some money. It is a form of utility or service that is provided. To try to pretend

[Traduction]

quelqu'un nous recommandait fortement un jour de nous trouver des partenaires, je ne m'y opposerais pas. Je voudrais cependant m'assurer que nous retenons les services de constructeurs, de chercheurs et d'ingénieurs canadiens et que nous profitons de l'occasion qui s'offre de concevoir nos propres produits parce que nous croyons avoir quelque chose qui pourrait ne présenter de l'intérêt que pour nous.

Les dépenses initiales sur une période de trois ans seront de l'ordre de 30 à 40 millions de dollars. Ces chiffres englobent le développement et l'essai de prototypes.

Quant aux commandes possibles, je pense que VIA Rail pourrait acheter quelque 300 wagons à deux étages et 500 à un seul. Il pourrait exister un marché important chez nous. Cela nous assurerait des ventes à partir desquelles les exportations seraient possibles parce que nos constructeurs auraient assez de commandes pour commencer à produire.

Donc, je pense en général que c'est une bonne idée, sénateur Perrault, parce que les résidents de l'ouest du Canada et de l'Atlantique seraient ainsi assurés qu'ils ont du matériel qui répond à leurs besoins, matériel neuf et non pas usagé.

**Le sénateur Perrault:** J'aurais une question à vous poser au sujet de la reprise possible du service entre Vancouver et Edmonton. Je serais tout à fait en faveur. La décision de suspendre le service était malheureuse, mais elle était peut-être dictée par la conjoncture économique de 1981. Je me souviens cependant des chiffres à faire dresser les cheveux sur la tête que nous avait fournis le ministre des Transports à l'époque.

**L'honorable M. Axworthy:** C'est une de leurs spécialités.

**Le sénateur Perrault:** Des représentants du ministère nous ont dit que chaque fois que quelqu'un s'embarquait à Edmonton pour Winnipeg ou à Vancouver pour Edmonton, le contribuable payait environ 30 \$ du coût du billet.

Le ministre peut-il nous donner des chiffres à jour qui justifieraient la reprise du service entre Winnipeg et Edmonton sur le plan économique? Le service serait-il maintenant rentable? Je tiens à ajouter que ma question n'a rien d'agressif.

**L'honorable M. Axworthy:** Sénateur Perrault, parlez-vous du service entre Winnipeg et Edmonton ou entre Edmonton et Vancouver?

**Le sénateur Perrault:** Entre Winnipeg et Edmonton. C'est bien celui qu'on a repris?

**L'honorable M. Axworthy:** C'est exact.

**Le sénateur Perrault:** J'espère tout simplement que le groupe de travail jugera économique la reprise du service Vancouver-Jasper-Edmonton. Je me demande combien cela coûtera au contribuable?

**L'honorable M. Axworthy:** Si vous me le permettez, monsieur le président, je répondrai à cette question. Il ne fait aucun doute que le service coûte de l'argent. Je ne pense pas qu'il existe un seul service de transport ferroviaire des voyageurs au monde qui ne coûte rien aux contribuables. Il s'agit