

[Text]

offs or trade offs, because there there is a second analysis which I think is more complex.

Let us further assume that one could develop a fuel-efficient bus system with dedicated lines to move people from place to place. Has any analysis been done to compare that type of transportation system for the future as opposed to a rail transportation system, which does not have the same flexibility? I ask that just on a pure tax dollar basis—on a direct dollar basis as opposed to an indirect dollar basis.

Hon. Mr. Axworthy: There are comparisons based on a cents per-passenger-mile basis between bus, rail and airplane. I can confirm the figures later, but I think the bus comes in as being the most efficient, with airplanes next in line. I think the figures are two cents, five cents and 15 cents. That is roughly the order of magnitude.

I caution you, however, that that is a very crude and sometimes misleading indicator because one thing one has to look at is the market. While the bus system provides a very good and efficient form of transportation for many people, it is unsuitable for others.

An example of that is the disabled. During a meeting I had with the Advisory Council on Transportation for the Disabled in January, they told me close to a million Canadians suffer from various forms of disabilities and that bus travel for those people was very inconvenient simply because of the nature of the equipment. They said that rail was by far the most convenient.

Further, a market analysis indicates that elderly people find rail travel more convenient as opposed to bus travel for a variety of reasons. So, the market is there.

The philosophy I am following is that no one has a large enough black box either in their head or in their computer to totally predict market choices, and I am not sure anyone would want the government to do that anyway. I think our responsibility is to provide a decent infrastructure for the various modes of transport and ensure that there is a choice between those modes for the consumer, because they do have different needs. I think that that is the philosophy I am trying to follow.

Senator Grafstein: One more question, Mr. Chairman. Have you or your advisers come across the best and most effective train system that we might look at in making comparisons? In other words, is there any other area of the world—and I think Senator McElman talked about the Golden Triangle and the fact that you are about to conduct some experiments there—that provides a benchmark for one to compare, again based on the cost effectiveness in terms of investment? In other words, where is the best rail system one might look to in making a comparison?

Hon. Mr. Axworthy: I think part of the answer is to analyse what market or circumstance one is in. Obviously, our market is based upon highly dense population centres with large feeder markets, and the system the French have developed, the TGV system, is a good example. The Japanese Bullet train is another. They are the two prominent examples, although there are many others. The Americans are following quite a differ-

[Traduction]

options, il y aurait à faire une seconde analyse qui, je crois, serait plus complexe.

Admettons par ailleurs que l'on puisse concevoir un système de transport par autobus efficace sur le plan de la consommation d'essence et dont certains corridors seraient réservés au transport de passagers. A-t-on fait une analyse pour comparer ce genre de système de transport à un système de transport ferroviaire, lequel n'offre pas autant de possibilités, compte tenu de l'argent des contribuables, à comparer l'imposition directe et l'imposition indirecte.

L'honorable M. Axworthy: Certaines comparaisons ont été fondées sur un rapport cents et mille-passager pour l'autobus, le train et l'avion. Je pourrai vous confirmer les chiffres plus tard, mais je pense que l'autobus se révélait être le système plus efficace, suivi de l'avion. Je crois que l'ordre d'importance est de deux cents, de cinq cents et de quinze cents.

Je vous signalerai toutefois que cet indicateur rudimentaire est parfois trompeur parce qu'il faut tenir compte du marché. Tandis que le système d'autobus constitue un type de transport très bon et efficace pour de nombreuses personnes, il ne convient pas à d'autres.

A titre d'exemple, les handicapés. Au cours d'une réunion en janvier dernier, l'*Advisory Council on Transportation for the Disabled* m'a appris que près d'un million de Canadiens souffraient d'handicaps divers et que le transport par autobus était pour eux très inconfortable tout simplement en raison de la nature de l'équipement. D'après eux, le train était de loin plus pratique.

En outre, une analyse du marché a indiqué que les gens plus âgés trouvent le train plus pratique par opposition à l'autobus, et ce, pour diverses raisons. Le marché existe donc.

Je me fonde sur le principe selon lequel personne ne peut prévoir exactement les choix du marché, même à l'aide d'ordinateurs, et je me demande si on voudrait que le gouvernement le fasse de toutes façons. Je crois que nous devons concevoir une infrastructure convenable pour les différents modes de transport et veiller à offrir aux consommateurs plusieurs choix, puisqu'ils ont des besoins différents. Je crois que c'est le principe que j'essaie d'appliquer.

Le sénateur Grafstein: Une dernière question, monsieur le président. Est-ce que vos conseillers ou vous-même avez trouvé le système de transport ferroviaire le plus efficace qui soit à partir duquel faire vos comparaisons? Autrement dit, y a-t-il un pays au monde, et je crois que le sénateur McElman a parlé déjà du Triangle d'or et du fait que vous alliez y mener certaines expériences, qui détienne un indicateur repère qui permette de faire des comparaisons, à partir du coût-efficacité de l'investissement? En d'autres mots, où se trouve le meilleur système ferroviaire sur lequel nous pourrions baser nos comparaisons?

L'honorable M. Axworthy: Je crois que la solution serait en partie d'analyser le marché ou les circonstances du moment. Manifestement, notre marché est basé sur des centres à forte densité de population, et le système qu'ont développé les Français, le TGV, en est un bon exemple. Le Rapide japonais en est un autre. Il s'agit là des deux meilleurs exemples, quoiqu'il en existe de nombreux autres. Les Américains ont adopté une