

[Text]

members of the committee who have probably already heard me discourse on this subject.

There are a number of different sets of figures, and Senator Grafstein is as well aware of the economic arts as I am and realizes that, for every three economists, there are seven different sets of indicators.

**Senator Grafstein:** I am interested in what is the best one.

**Hon. Mr. Axworthy:** I would have to express to you that presently I do not think we have the best one. I do not think we have a full matrix of indicators that would allow us to measure full benefits and costs. We have tended to use the standard ones in terms of how much there is in revenue passenger miles and how much it costs the government in subsidies per passenger. The bus companies and air companies like to trot out those comparative figures, so those kinds of indicators are there. They are the ones that we are required to provide for auditing and other purposes.

What I tried to express earlier was that we have not accumulated the kind of cost-benefit analysis that has a longer economic reach to it in terms of the contribution it makes to new investment in the region; the contribution it makes to the acceleration of tourism; the contribution it makes to accessibility to new markets. Those are measurements which would, at the present time, somewhat defy the art of the social scientist. In my opinion, they are there but they have not yet been accumulated. We have been trying to use those kind of judgments. I used the example of the recent discussions we had with a group from western Canada. They came to talk to me about Edmonton-Jasper-Vancouver and we have set up a working group under the chairmanship of Mayor Harcourt of Vancouver and Mayor Decore of Edmonton. They have already done some work through their tourism development branch in Alberta with respect to what the losses were in terms of the tourist dollar when those lines were cut back. There were repercussions in the hotel industry and in the restaurant industry and there was a substantial job loss, so we shall attempt to provide that larger matrix in which we can measure those things.

**Senator Grafstein:** I understand the trade-off analysis and I really did not want to focus on that because I understand that that is how you would probably put it all into the balance to decide whether or not it is a good social, as well as economic, investment from the taxpayers' perspective.

Perhaps the President of VIA Rail Canada Inc. should answer this, but let me ask you for your views on the following: Let us assume for the moment that we did not have the paranoia of either the fear or romance of the railways and decided we were going to build a Utopia. Let us also assume that there was a half a billion dollars to invest in mass transportation—and if you look at the numbers you will see that they are in that vicinity—and you decided that you were going to attempt to get the most cost effective system, based just on the passenger-per-mile ratio of moving people from place to place; in other words, the core enterprise of transportation, not the spin

[Traduction]

Comité qui m'ont probablement déjà entendu discourir sur le sujet.

Il existe divers ensembles de données, et le sénateur Grafstein, tout aussi bien que moi au courant des sciences économiques, reconnaîtra que pour chaque trois économistes, il existe sept différents ensembles d'indicateurs.

**Le sénateur Grafstein:** J'aimerais savoir lequel est le meilleur.

**L'honorable M. Axworthy:** Il me faut vous avouer qu'à l'heure actuelle je ne pense pas que nous détenions le meilleur. Je ne pense que nous ayons une matrice d'indicateurs complète qui nous permette de mesurer tous les avantages et les coûts. Nous avons eu tendance à utiliser les indicateurs les plus courants pour déterminer les revenus par milles-passagers et combien il en coûte au gouvernement en subventions par passager. Les compagnies d'autobus et les lignes aériennes se plaisent à avancer ces chiffres comparatifs, c'est pour cela que nous utilisons ce genre d'indicateurs. Ce sont ceux que nous devons fournir à des fins de vérification ou autres.

J'ai essayé d'expliquer plus tôt que nous ne disposons pas genre d'analyses coûts-avantages dont la portée économique est plus longue du point de vue de l'incidence sur les nouveaux investissements dans la région, sur l'industrie touristique et sur l'accès aux nouveaux marchés. Pour le moment, de tels indicateurs mettraient au défi le savoir du scientifique social. A mon avis, ils existent, mais n'ont pas encore été regroupés. Nous avons essayé de recourir à ce genre d'analyse. J'ai pris l'exemple de récentes discussions que nous avons eues avec un groupe de l'Ouest du Canada sur la liaison Edmonton-Jasper-Vancouver, et nous avons mis sur pied un groupe de travail présidé par le maire Harcourt, de Vancouver, et le maire Decore, d'Edmonton. Par l'entremise de la Direction du développement touristique du gouvernement de l'Alberta, on a déjà déterminé à quoi s'étaient chiffrées les pertes de dollars touristiques lorsque ces corridors ont été restreints. Les industries de l'hôtellerie et de la restauration en avaient subi des répercussions néfastes et le nombre de mises à pied était considérable, de sorte que nous tenterons d'obtenir la grande matrice qui nous permettra de mesurer ces indicateurs.

**Le sénateur Grafstein:** Je comprends bien le principe de l'analyse des options et je ne tiens pas vraiment à insister là-dessus parce que vous prendrez certainement tous les éléments en considération pour déterminer s'il s'agit là d'un bon investissement, tant sur le plan social qu'économique, du point de vue du contribuable.

Peut-être le président de VIA Rail Canada Inc. voudra-t-il répondre, mais j'aimerais savoir ce que vous pensez: admettons que nous ne souffrions pas de la peur de craindre ou d'aimer les chemins de fer et décidions de créer un monde utopique. Admettons aussi que nous disposions d'un demi-milliard de dollars à investir dans les transports en commun—si vous analysez les chiffres vous verrez qu'ils sont de cet ordre—et que vous décidiez de mettre sur pied le système le plus rentable, uniquement à partir du coût mille-passager de déplacer les gens d'un endroit à un autre, soit l'activité du transport proprement dite, sans tenir compte des effets d'entraînement en des