

[Text]

Nevertheless, I think there is real potential there and I shall certainly take very seriously the findings of the corridor study. I hope that we shall have further opportunity to have dialogue with this committee and the Transport Committee in the Commons about that. We have to understand that any corridor concept will cost money, but considering that we have already put a great deal of money into infrastructure programs for the marine side and air side through the special recovery program in last April's budget, there may be a "son-of scrap" program coming along.

With respect to electrification, frankly I have always been mystified as to why the railroads of Canada had not started that process much earlier. There are some test lines going on. The B.C. Railway is presently engaged in an electrification program, and I think we are helping pay for part of that program to the tune of \$6 million.

In the early 1970s, a lot of studies were done on electrification. Now that that crisis is over, we tend to put those kinds of things back on the shelf. However, when you think of the availability of hydro-electric power in this country and the degree of efficiency you gain by electrification, I think in the long term it would be a product well worth someone's imagination.

However, although I have to plough somewhat narrower furrows at this time, I want you to know that we are not engaging in tunnel vision. We are engaged in very active and open examinations of all the passenger systems in Canada, whether they be rail, surface, marine or air with a view to having the best system possible in this country, so I am quite open to ideas and, as I indicated earlier, we do have a major study on multimodal passenger programs taking place at the present time which I hope to have in my hands this spring. This study will give me a much better basis on which to make recommendations to the government.

Senator Grafstein: Mr. Chairman, I apologize for coming late. I was most anxious to listen to the minister and the President of VIA Rail Canada. If my questions have been previously asked and answers given, then I can simply be referred to the record. However, I am interested in what economic cost-benefit analysis VIA Rail has made with respect to measuring the cost-effectiveness of their programs on a per-passenger basis. In other words, what benchmarks have been used in economic terms to measure the cost-effectiveness of the investment of the taxpayer on a per-capita basis in the movement of rail per mile? Can you give us some comparative benchmarks that you have used to give us some clues as to how we might objectively measure the effectiveness of the proposals that you have made to us in terms of investing taxpayers' dollars? If this subject has been dealt with, Mr. Chairman, I shall read it in the transcript. If it has not been dealt with, I would be interested in hearing from the minister.

Hon. Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would not like to miss an opportunity of responding to the new senator from Toronto, even to the extent of having to belabour the point for the other

[Traduction]

Néanmoins, je crois que le potentiel est grand, et j'analyserai très sérieusement les conclusions de l'étude sur le corridor. J'espère que nous aurons l'occasion d'en discuter encore entre nous, ainsi qu'avec le Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes. Il faut bien comprendre que l'établissement d'un corridor exigera des fonds mais, puisque nous avons déjà investi beaucoup d'argent dans des programmes d'infrastructure des systèmes de transport maritime et aérien par l'intermédiaire du programme spécial de recouvrement des coûts inscrit au budget d'avril dernier, il se pourrait qu'un nouveau programme soit mis sur pied.

Quant à l'électrification, je me suis franchement toujours demandé pourquoi les chemins de fer canadiens n'avaient pas été modernisés plus tôt. On procède actuellement à la mise à l'essai de certaines voies. La *tiB.C. Railway a entrepris un programme d'électrification, programme pour lequel je pense que notre contribution est de l'ordre de six millions de dollars.

Au début des années 70, de nombreuses études ont été faites sur l'électrification. Maintenant que la crise est passée, nous avons tendance à remiser ce genre de considération aux oubliettes. Toutefois, si l'on pense à l'énergie hydro-électrique dont dispose ce pays et au degré d'efficacité que nous permettrait d'atteindre l'électrification, je crois qu'à long terme, il vaudrait bien la peine qu'on s'y attache.

Toutefois, quoique j'avance péniblement à l'heure actuelle, je tiens à ce que vous sachiez que nous ne voyons pas les choses avec des œillères. Nous analysons avec dynamisme et ouverture d'esprit tous les systèmes de transport de passagers au Canada, qu'il s'agisse de transport par voie ferrée, par voie de terre, par voie maritime ou aérienne, en vue de mettre sur pied le meilleur système possible au Canada; aussi suis-je réceptif à toutes les suggestions et, comme je l'ai signalé plus tôt, nous avons entrepris une importante étude sur les programmes de transport multimodal de passagers, étude qui me sera remise au printemps et qui me permettra bien mieux de présenter des recommandations au gouvernement.

Le sénateur Grafstein: Monsieur le président, je m'excuse d'arriver en retard. Je tenais beaucoup à entendre le Ministre et le président de VIA Rail Canada. Si mes questions ont déjà été posées et qu'on y ait répondu, faites-le moi savoir et je me reporterai au compte rendu des délibérations. Toutefois, j'aimerais savoir quelle analyse coûts-avantages a effectué VIA Rail pour mesurer la rentabilité de ses programmes par passager. Autrement dit, quels points repères en termes économiques, ont servi à mesurer la rentabilité de l'investissement du contribuable, par habitant et par mille ferroviaire? Pouvez-vous nous donner certains des points repères comparatifs que vous avez utilisés afin que nous soyons en mesure de mesurer objectivement l'efficacité de vos projets d'investissement des deniers publics? Si vous avez déjà discuté de ce point, monsieur le président, je me reporterai aux délibérations, sinon j'aimerais que le Ministre y réponde.

L'honorable M. Axworthy: Monsieur le président, je ne voudrais pas manquer l'occasion de répondre au nouveau sénateur de Toronto, même s'il me faut ennuyer les autres membres du