

**[Texte]**

think we can make a positive contribution; i.e., where nobody else seems to be doing as much as we could be doing in the commission. These reports are done both at the request of the minister, formally and informally, and also on our own initiative from time to time.

As an example of a study done at the request of the Minister of Transport, the research branch went through a review of rail costing methodologies. This review went from 1977 to 1979 and resulted in a six-volume report which is now being examined and implemented as appropriate.

Another example is a study of a situation at the Port of Churchill and what its future is as a resupply point for the northeastern Arctic. This was also done at the request of the minister through his office.

**Mr. Forrestall:** I asked, Mr. Chairman, about a Canadian merchant marine. I wonder if the director could address that.

**Mr. Hariton:** On a Canadian merchant marine, sir?

**Mr. Forrestall:** Yes.

**Mr. Hariton:** This is before my time so I am speaking from what I have been told. I gather that the commission did do a fairly extensive study on a Canadian merchant marine in the early 1970s. At that time, I believe, the report was put into the public domain. Since then, we have not done any work in this area. It is a question of rotating our effort, sir.

**Mr. Forrestall:** No, it is not really a question of rotating your efforts at all. It is a question of an inadequate, outdated, virtually useless, frequently totally ignored National Transportation Act written in the early 1960s, late 1950s, that is hopeless in terms of meaningful direction for the agencies and branches and regulatory responsible processes that must flow from it. I think we recognize that and it is not an attack on the commission for failure to do something. We recognize its inadequate resources.

**An hon Member:** Maybe they should not be doing it.

**Mr. Forrestall:** Perhaps should not be doing it at all. We will go so far as to say that. But it is important to put it on the record so people who describe transportation as being in a mess in this country in fact are aware of the reason why. If I charge you with anything, I charge you with the failure of adequate advocacy with respect to the development and the enactment of a new National Transportation Act. It was promised to us by the minister in 1974. It was shelved because it was deemed to be "hopeless" in terms of achieving it. I just listed, very briefly, 16 major acts in transport, 16 parts being pushed by one aging, poor old horse.

• 1220

**Mr. Nowlan:** Is that Pepin or the CTC?

**Mr. Forrestall:** In this case it is the National Transportation Act. I would not refer to anybody at any end of a horse,

**[Traduction]**

attention de façon plus pressante, sur ce que nous sommes les plus aptes à faire avancer pour la Commission. Nous préparons nos rapports parfois à la demande du ministre, de façon officielle ou officieuse, parfois de notre propre initiative.

Comme exemple de rapport préparé à la demande du ministre, il y a eu celui qui examinait les méthodes utilisées par les chemins de fer pour établir leurs coûts. Cette étude s'est poursuivie de 1977 à 1979 et a résulté en un rapport de six volumes qui fait l'objet actuellement de mesures appropriées.

Une étude a porté sur la situation du port de Churchill ainsi que son avenir en tant que point de ravitaillement pour la région du nord-est de l'Arctique. Cette étude a également été menée par notre direction à la demande du ministre.

**M. Forrestall:** Ma question portait sur la Marine marchande du Canada, monsieur le président. J'aimerais bien que le témoin s'en tienne à cela.

**M. Hariton:** À la Marine marchande du Canada?

**M. Forrestall:** Oui.

**M. Hariton:** Il s'est passé un certain nombre de choses avant que j'arrive à la direction. Je dois me fier à ce qu'on m'a dit. Il semble que la Commission ait procédé à une étude complète de la marine marchande du Canada au début des années 1970. Sauf erreur, le rapport de cette étude a été rendu public. Depuis, il n'y a rien eu sur le sujet. Comme je l'ai dit, notre effort doit porter sur un certain nombre de sujets.

**M. Forrestall:** Ce n'est pas que votre effort doive porter sur un certain nombre de sujets, c'est que la Loi nationale sur les transports est inadéquate, dépassée, presque inutile, souvent totalement ignorée; elle a été écrite au début des années 1960, à la fin des années 1950. Elle ne constitue plus une orientation significative pour les organismes de réglementation et autres qui sont chargés de la faire respecter. Nous savons tous que c'est le cas. Nous ne nous en prenons pas à la Commission elle-même. Nous savons très bien qu'elle n'a pas toutes les ressources suffisantes.

**Une voix:** Elle ne devrait peut-être pas être chargée de tout cela.

**M. Forrestall:** Peut-être. Nous pourrions aller aussi loin. De toute façon, il est important de le mentionner parce que les gens qui se rendent compte du gâchis qui existe dans le domaine des transports doivent savoir pourquoi les choses en sont là. Quant à vous, si vous devez être accusé de quelque chose, c'est de ne pas insister suffisamment pour obtenir une nouvelle loi nationale des transports. Le ministre nous l'avait promis en 1974. Le projet n'a pas eu de suite parce qu'il a été jugé impossible à réaliser. Je viens d'énumérer très brièvement 16 fonctions importantes prévues dans le domaine des transports, 16 fonctions que doit remplir un pauvre vieux cheval poussif.

**M. Nowlan:** M. Pepin ou la CCT?

**M. Forrestall:** Dans ce cas-ci, il s'agit de la Loi nationale sur les Transports. Je n'enverrais personne voir à l'arrière d'un