

[Text]

guards. Some of them, Mr. Chairman, you have already mentioned. I will not go over that ground again.

The second safeguard you talk about is the carrying out of a comprehensive due diligence study by the purchaser—obviously the purchaser would have done that—and possibly by an independent third party which indicates that the line has been purchased at a fair price and has a good chance to remain viable.

I cannot imagine one of those three potential buyers not considering it a fair price. Having said that, by whom would the independent third party be selected?

**Mr. McKnight:** I cannot answer that right away. I do not think in this case, from what I have seen, the evidence suggests we have a concern about the three operators that have made a bid on this line. However, if there was concern, I think that could be carried out possibly by the National Transportation Agency. If it was concerned about what was happening, if they saw something wrong, if they felt the price was wrong, or when they were going through the approval process of the sale if they felt something did not look right, that agency could possibly go out and ask for a third opinion or an independent opinion on the purchase price.

**Senator Graham:** You referred to your experience with respect to short lines. Do you have any? Is that American experience?

**Mr. McKnight:** Peat Marwick's experience? It is experience in general. We have done work in other provinces with respect to short-lines in Canada.

**Senator Graham:** Where would that be?

**Mr. McKnight:** In Ontario, in Quebec, in Alberta.

**Senator Graham:** There are only two of any consequence that we are aware of, and those are the Central Western Railway in Alberta and the Goderich-Exeter line in Ontario. They have been described as "short lines."

**Mr. McKnight:** Yes, but there are provinces studying other sections of the rail network in these provinces for potential shortline operation.

**Senator Graham:** So this is just the tip of the iceberg in many respects.

**Mr. McKnight:** Yes. This is not the only incident in this country right now.

**Senator Graham:** So it is good that Senator Ross and Senator Di Nino and indeed Senator Sylvain are here for the first time, and indeed Senator Kenny. Unfortunately the horse is out of the barn as far as Senator Petten is concerned, because the Newfoundland Railway is a thing of the past.

One of your other safeguards is that the purchaser must have adequate financial resources, particularly to meet cash flow requirements during difficult times, and to cover the commitments of property and liability insurance.

[Traduction]

vous avez déjà fait allusion à certaines d'entre elles. Je ne m'y attarderai pas.

La deuxième garantie dont vous parlez consiste en l'exécution par l'acheteur d'une étude sur l'obligation de diligence raisonnable—l'acheteur aurait évidemment effectué cette étude—et l'aurait peut-être fait faire par une tierce partie indépendante, qui confirmerait que le tronçon a été acheté à un prix équitable et qu'il a de bonnes chances de demeurer viable.

Je ne peux pas imaginer que l'un des trois acheteurs possibles considère que ce prix n'est pas équitable. Cela dit, qui sélectionnerait la tierce partie indépendante?

**M. McKnight:** Je ne peux pas répondre tout de suite à cette question. D'après ce que j'ai vu, je ne crois pas que, dans le cas qui nous occupe, les témoignages laissent entendre que nous sommes préoccupés par les trois exploitants qui ont présenté une soumission relativement à ce tronçon. Toutefois, si préoccupation il y avait, je pense que l'Office national des transports pourrait peut-être s'en charger. S'il était préoccupé par ce qui se produit, s'il découvrait un défaut, s'il jugeait que le prix n'était pas juste ou qu'il trouvait, à l'étape de l'approbation de la vente, que quelque chose semblait inexact, il pourrait peut-être aller demander l'opinion d'une tierce partie ou l'avis d'une organisation indépendante quant au prix de vente.

**Le sénateur Graham:** Vous avez fait allusion à votre expérience des voies secondaires. En avez-vous? S'agit-il d'une expérience du secteur américain?

**M. McKnight:** L'expérience de Peat Marwick? C'est une expérience générale. Nous avons travaillé dans d'autres provinces en ce qui concerne les voies secondaires au Canada.

**Le sénateur Graham:** Où exactement?

**M. McKnight:** En Ontario, au Québec et en Alberta.

**Le sénateur Graham:** À notre connaissance, seulement deux de ces projets ont une certaine importance: ceux du Central Western Railway en Alberta et du tronçon Goderich-Exeter en Ontario. Ces tronçons ont été qualifiés de «voies secondaires».

**M. McKnight:** Oui, mais certaines provinces envisagent d'exploiter d'autres sections de leur réseau ferroviaire comme des voies secondaires.

**Le sénateur Graham:** Il ne s'agit donc que de la pointe de l'iceberg à bien des égards.

**M. McKnight:** Oui. Ce n'est pas le seul incident qui afflige notre pays actuellement.

**Le sénateur Graham:** C'est donc une bonne chose que le sénateur Ross, le sénateur Di Nino et, bien sûr, le sénateur Sylvain soient ici pour la première fois, sans oublier le sénateur Kenny. Malheureusement, nous pouvons oublier le sénateur Petten, étant donné que le chemin de fer de Terre-Neuve est chose du passé.

L'une des autres garanties oblige l'acheteur à disposer de ressources financières suffisantes, particulièrement afin de répondre aux exigences relatives aux mouvements de trésorerie durant les périodes difficiles et de s'acquitter des obligations liées à l'assurance sur la propriété et à l'assurance-responsabilité.