

M. CHEVRIER: Alors, vous dites qu'effectivement il n'existe aucune différence?

M. DELALANNE: Je n'en vois aucune, monsieur. Les principes qui régissent la dépréciation aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en d'autres pays ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont appliqués au Canada. La Commission des transports peut ne pas prescrire les mêmes principes que l'I.C.C. ou des agences de contrôleurs en d'autres pays. Chacun possède ses propres méthodes d'estimer la dépréciation.

M. BROOME: A-t-on établi la dépréciation à l'égard des Vanguard? Votre rapport indique: «Aucun en service au 31 décembre 1960». Combien d'années faudra-t-il? Neuf ans, dix ans?

M. DELALANNE: Je n'ai pas encore appris combien d'années il faudra à cet égard.

M. BROOME: Savez-vous quel serait le montant total de la dépréciation qui n'a pas été remboursée à l'égard de la durée en service d'un avion, mais laquelle dépréciation s'est produite plus rapidement qu'au cours du nombre d'années prévues, ou parce que l'avion n'est pas utilisé mais se déprécie quand même tandis qu'il demeure inemployé dans quelque hangar?

M. DELALANNE: Non, je ne possède aucun chiffre sur ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions? Je ne désire rien hâter uniquement parce que l'heure est écoulée.

M. BROOME: Comment a été établi le fonds d'assurance?

M. DELALANNE: Le fonds d'assurance a été établi au moyen de gains sur ses placements et par des contributions imputables sur les dépenses.

M. BROOME: Un capital principal a-t-il été versé au début?

M. DELALANNE: Je crois qu'Air-Canada pourrait mieux répondre que moi à cette question. A mon avis, ce fonds s'est accumulé au cours des années. Il est demeuré à peu près stable depuis quelques années; cependant, j'ignore ce qu'il était originalement.

M. BROOME: Comment s'est-il élevé jusqu'au montant de \$5,690,000? Les additions au fonds sont imputées sur l'exploitation. Alors ce montant d'un million de dollars représenterait les frais d'exploitation, n'est-ce pas?

M. DELALANNE: Je crois que certains montants remontent à sept ou huit années, tandis que ce fonds s'établissait à quelque 5 millions de dollars. Il a augmenté quelque peu depuis lors. En effet, les additions sont imputées sur l'exploitation.

M. BROOME: Comment sont-elles établies? L'an prochain, un montant d'un million de dollars sera-t-il imputé sur ce fonds? Existe-t-il un montant maximum fixé à l'égard de ce fonds?

M. DELALANNE: Je crois qu'il fait constamment l'objet d'une révision de la part de la direction et, si cette dernière estime que ces avions plus coûteux en exigent l'augmentation, alors, c'est plutôt ce qui se produirait.

M. BROOME: Je désirerais savoir si la direction, advenant qu'elle possède des deniers supplémentaires, pourrait les placer dans ce fonds afin de réduire les profits?

M. DELALANNE: Non, je ne le crois pas, car ce n'est pas la ligne de conduite adoptée.

M. BROOME: Mais si aucun principe n'est fixé?

M. DELALANNE: Je vois au compte rendu que la direction étudie de temps en temps quel montant doit atteindre ce fonds, compte tenu du genre d'avions et des dépenses qui peuvent s'ensuivre, lesquelles pourraient être imputées sur le fonds. Des souscripteurs de l'extérieur fournissent également des assurances régulières contre certaines autres pertes.