

Le déficit de \$2,607,350 qui en résulte pour l'année 1960 apparaît comme recouvrable du gouvernement du Canada et est porté en déduction des avances faites.

GÉNÉRALITÉS

Chaque fois qu'il s'agit de monnaies étrangères, celles-ci ont été converties au 31 décembre 1960 aux mêmes taux que les années précédentes, à savoir dollars des États-Unis au pair et sterling au taux de \$2.80 la livre.

Je désire profiter de l'occasion pour exprimer ma sincère appréciation à la direction et au personnel de la compagnie pour leur aide et leur collaboration tout au cours de l'année.

Votre tout dévoué,

J.-A. deLalanne,

Comptable agréé.

M. McPHILLIPS: A la page 18 du rapport annuel d'Air-Canada apparaît un poste indiqué comme «revenu net d'autres sources». Lorsqu'il l'a expliqué, M. Harvey, le contrôleur, a dit que cette somme de \$4,437,538 incluait un montant de quelque 2 millions de dollars qui représente les intérêts qu'Air-Canada a dû verser à l'égard des fonds qu'elle a obtenus des chemins de fer Nationaux et qu'elle a affectés à l'achat d'avions. Je crois que cette réponse a été donnée en termes techniques de comptabilité. Je désirerais savoir comment vous pouvez appeler revenus des montants que vous devez verser?

M. J.-A. DELALANNE (*comptable agréé, Air-Canada*): Ce chiffre apparaît à l'avant-dernière ligne du bas. Les intérêts sur emprunts et obligations de 8 millions de dollars constituent le montant brut des intérêts versés au cours de l'année, ou accumulés au cours de l'année, et s'appliquant à cette année entière. Ces intérêts ne sont pas tous imputés sur les dépenses de l'année, parce que la partie que M. Harvey a mentionnée est ajoutée, pour cette année particulière, au coût des avions à titre de capitalisation d'intérêts. Ce montant sera amorti, au cours des années à venir, comme partie de la dépréciation, de sorte que, s'il n'y avait eu aucune capitalisation d'intérêts—et au cours de toute année où il n'y en a pas—la somme totale des intérêts serait imputée sur les recettes. Tandis que l'on achète ces avions et avant qu'on les mette en service, une partie de ces intérêts bruts est ajoutée au coût d'immobilisation et sera sujette à dépréciation.

M. CHEVRIER: Existe-t-il quelque différence dans les méthodes de comptabilité d'Air-Canada et celles des chemins de fer Nationaux?

M. DELALANNE: En ce qui concerne la capitalisation des intérêts?

M. CHEVRIER: Non, en général. Le président de la compagnie des chemins de fer Nationaux nous a dit que, à cause d'une modification apportée à la loi sur les chemins de fer, je crois, les méthodes que suit l'I.C.C. . . .

M. DELALANNE: L'I.C.C. contrôle les méthodes de comptabilité aux États-Unis.

M. CHEVRIER: Les méthodes de comptabilité qu'emploient les lignes aériennes sont-elles similaires à celles du chemin de fer ou vice versa?

M. DELALANNE: Dans la mesure où l'on peut les comparer, je ne crois pas qu'il existe une différence considérable, sauf en ce qui concerne cette capitalisation des intérêts. Les méthodes relatives à la dépréciation sont à peu près identiques, et celles relatives aux dépenses sont les mêmes.

M. CHEVRIER: Dépréciez-vous une locomotive à vapeur ou une locomotive diesel de la même façon qu'un DC-8?

M. DELALANNE: Sur la période estimative de sa durée en service, selon le nombre d'années que la direction peut le mieux établir.