

DESS en comptabilité de management

Proposition d'essai

**Chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis:
comparaison des pratiques comptables aux
fins de l'OTC, du STB et de l'ICCA**

Etudiante: Karen McFaul
Tel: (819) 953-9942
Internet: kmcfaul@istar.ca

Directeur: Michel Blanchette, professeur en Sciences Comptables
Tel: (819) 595-3900, poste 1752
Internet: michel.blanchette@uqah.quebec.ca

Lecteur: Jacques Glandon, Gestionnaire CTA/OTC
Tel: (819) 997-1218
Internet: jglandon@comnet.ca

Professeur du cours CTB 6009: Alain Beaufile

Département des Sciences Comptables

Université du Québec à Hull

Octobre 1998

Proposition de recherche relative à l'essai du CTB 6010

DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET

Le projet consistera à comparer les normes de présentation des résultats financiers des compagnies de chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis selon les exigences des organismes de réglementation canadien et américain (l'Office des Transports du Canada et le Transportation Safety Board) et les principes comptables généralement reconnus au Canada (PCGR, manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés).

Plusieurs études comparent les normes comptables en vigueur dans les pays industrialisés, certaines d'entre elles me serviront de modèle pour la comparaison des normes.

La méthodologie de travail adoptée est essentiellement empirique et est constituée d'une analyse documentaire des trois ensembles de normes.

Le transport des passagers ne sera pas traité dans cet essai dû à son importance relative. La limite la plus importante est au niveau de la quantification des différences, dû à la disponibilité des données financière, il se peut qu'il ne soit pas possible, dans le cadre de cet essai, de procéder au travail de quantification.

I PRÉAMBULE - CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

L'industrie canadienne des chemins de fer est régie par l'Office des transports du Canada (OTC). L'OTC est un organisme indépendant qui relève du Parlement fédéral par l'entremise du Ministre des transports. La mission de l'OTC est d'appliquer la législation touchant les transports ainsi que les politiques du gouvernement en vue de rendre les systèmes de transport efficaces et accessibles à l'aide d'éducation, de consultations et de la réglementation essentielle.¹

Le Ministre des transports administre la majeure partie des politiques, programmes et objectifs en matière de transport établis par le gouvernement Canadien pour assurer la sécurité des réseaux de transports au Canada. La mission de Transport Canada est d'établir et administrer des politiques, règlements et services pour le meilleur réseau de transport qui soit.²

Aux Etats-Unis, le Surface Transportation Board (STB) est "a bipartisan, decisionally independent, adjudicatory body, organizationally housed within the Department of Transportation. The Board has economic regulatory oversight of railroads, addressing such matters as rate reasonableness, car service and interchange, mergers and line acquisitions, line construction and line abandonments."³

Pour les rapports financiers et de statistiques opérationnelles, les compagnies canadiennes de chemin de fer doivent soumettre des rapports faisant état de leur situation financière ainsi que de statistiques opérationnelles à partir d'opérations effectuées au

1_ www.cta-otc.gc.ca/about/mission.htm

2_ www.tc.gc.ca/nov1_96/index_e.htm

3_ www.stb.dot.gov/

Canada seulement. Ces rapports sont envoyés à Transport Canada qui en fait parvenir une copie à l'OTC qui doit s'assurer de leur conformité avec la Classification Uniforme des Comptes (CUC).

La CUC est un ensemble de normes comptables pour les chemins de fer sujets à la réglementation de l'OTC. Elle fournit des instructions comptables ainsi qu'un contexte théorique pour les opérations ferroviaires de transporteurs au Canada. La CUC fournit aussi des instructions pour l'enregistrement de statistiques opérationnelles.

Les données sont notamment utilisées par Statistiques Canada qui publie des renseignements sur l'industrie ferroviaire. A savoir, des informations financières et statistiques (l'exploitation et le carburant, l'emploi, les marchandises, l'origine et la destination des marchandises et l'origine et la destination des mouvements internationaux de marchandises).

II PROBLÉMATIQUE

a) Origine du projet

Les états financiers des compagnies canadiennes de chemin de fer font l'objet d'une attention/surveillance accrue de la part des utilisateurs des états financiers (investisseurs, créanciers et autres) ainsi que des organismes de réglementation (comme l'OTC) en raison du contexte actuel de mondialisation. En particulier, il y a de plus en plus de pression pour que les compagnies de chemin de fer présentent leurs résultats financiers de manière à ce qu'on puisse les comparer avec leurs compétiteurs directs, les chemins de fer américains. D'ailleurs, plusieurs compagnies canadiennes sont déjà tenues de présenter des états financiers selon les pratiques américaines (pour le STB). Plusieurs raisons justifient ce phénomène:

- les compagnies canadiennes de chemin de fer sont en concurrence directe avec les compagnies américaines (les compagnies canadiennes vont aux Etats-Unis et les compagnies américaines viennent au Canada);
- le Canadien National (CN) et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacific (CP) sont cotées à la bourse de New York.
- les compagnies de chemin de fer sont de plus en plus en concurrence avec les autres moyens de transport tels le camionnage et le transport maritime.

L'environnement ferroviaire est constamment en changement, on a vu la privatisation du CN en 1995. Ensuite, avec l'accord du libre échange Nord Américain (ALENA), les frontières pour le transport de marchandises ont presque disparu, les clients se situent tant au Canada qu'aux Etats-Unis et même au Mexique pour certaines compagnies. Maintenant, la tendance est aux fusions. Le meilleur exemple est le Canadien National qui a acquis l'Illinois Central⁴ qui a des opérations aux Etats-Unis de

⁴ www.icrr.com/aboutic
www.cn.ca/english/news/press/p980702a.html

Chicago jusqu'en Louisiane, Norfolk Southern et CSX Corporation qui ensemble ont acquis Consolidated Rail Corporation⁵. Dans le passé il était très difficile pour un chemin de fer d'abandonner un tronçon qui n'était plus rentable. Le gouvernement obligeait les chemins de fer à garder les tronçons qu'il désignait pour le bien public et donnait des subventions pour les garder ouverts.

Il est donc important de se questionner sur la pertinence des différences entre les réglementations canadiennes et américaines relatives aux rapports financiers des compagnies de chemin de fer. Les résultats de cet essai pourront notamment servir d'outil dans le processus décisionnel pouvant mener à la modification ou l'uniformisation des normes.

b) Objectif général

Comparer les normes de présentation des résultats financiers des compagnies de chemin de fer selon les exigences des organismes de réglementation Canadien et Américain (OTC et STB) ainsi que par rapport aux pratiques comptables généralement reconnus au Canada (PCGR, Manuel de l'ICCA).

c) Pertinence du sujet

Socio-Economique: Donnera une vue d'ensemble des différences entre les normes comptables dans le domaine ferroviaire et des restrictions auxquelles doivent se conformer les compagnies de chemin de fer ainsi que l'impact de présentation et financier de ces normes sur leurs états financiers.

Pour l'OTC: Fournira une analyse des différences entre les normes canadiennes

⁵ www.csx.com/med/press/press082698-93135.html

et américaines au niveau des restrictions des ensembles de normes et au niveau des informations que les chemins de fer doivent soumettre, ainsi qu'une évaluation quantitative des différences entre les normes canadiennes et américaines. Cela permettra à l'OTC de voir dans quelle mesure sa réglementation diffère de la réglementation américaine ainsi que des PCGR. L'OTC sera ainsi mieux informée avant de procéder éventuellement à des modifications de réglementation ou à une uniformisation avec les normes américaines ou avec les PCGR.

Pour l'étudiant: L'essai me donnera une compréhension complète des normes comptables de la CUC et des normes comptables du STB. Ceci sera une grande aide pour mon travail car je dois travailler avec la CUC tous les jours dans le cadre de mes fonctions. Je dois faire des réconciliations entre le rapport annuel aux actionnaires d'une compagnie et le rapport annuel présenté à l'OTC. De plus cette étude m'apportera une expertise dans le domaine relié à l'internationalisation des normes.

Pour le conseil des normes comptables (ICCA): Servira d'outil pour remettre en cause les normes comptables actuelles. Un exemple du besoin d'uniformiser les normes est la situation actuelle des chemins de fer. Dû à l'ALENA, les compagnies de chemin de fer ont des actionnaires tant au Canada qu'au Etats-Unis.

III CONTEXTE THÉORIQUE

a) Recherches antérieures

Plusieurs études comparent les normes comptables en vigueur dans les pays industrialisés ainsi qu'au niveau international: "Différences importantes entre les PCGR au Canada, au Chili, au Mexique et aux Etats-Unis" (ICCA, 1997); " Financial Reporting in North America - Highlights of a joint study" (ICCA, 1994); "Survey of International practices" (Arthur Andersen & Co., Coopers & Lybrand, Deloitte & Touche, Ernst & Young, KPMG Peat Marwick, Price Waterhouse, 1991); " The IASC-US comparison project: a report on the similarities and differences between IASC standards and US GAAP" (FASB, 1996); "Information financière publiée au Canada" (ICCA, 1998). Ces études révèlent des différences importantes pour bon nombre de pratiques comptables, dont celles relatives aux regroupements d'entreprise et aux opérations internationales (conversion des devises).

Dans certains domaines particuliers, il arrive que les pratiques en vigueur diffèrent des normes comptables habituelles. C'est le cas pour les compagnies minières, les fonds mutuels et les chemins de fer. Dans ce dernier cas, une étude a été faite par Zvi Landmann (1998) qui a comparé les chartes de comptes utilisées au Canada et aux Etats-Unis dans les rapports soumis à l'OTC et au STB. Les résultats de cette étude démontrent que les comptes canadiens sont quasiment les mêmes qu'aux Etats-Unis à l'exception de l'état des résultats qui est plus détaillé aux Etats-Unis.

b) Objectifs spécifiques

Le contenu de l'essai consistera en une étude compréhensive des différences entre les normes comptables des chemins de fer aux Etats-Unis, au Canada et les PCGR de l'ICCA. Les différences seront analysées pour voir la latitude qu'ont les chemins de fer

quant à l'application de ces normes et au degré d'informations à fournir. Certaines différences seront quantifiées à la lumière des états financiers de compagnies de chemins de fer opérant au Canada ainsi qu'aux Etats-Unis.

Le premier objectif spécifique de cet essai est d'identifier les différences entre les trois ensembles de normes comptables, c'est à dire celles de l'ICCA de l'OTC et du STB, afin de voir si les normes canadiennes de chemin de fer sont plus ou moins exigeantes que celles des Etats-Unis.

Le deuxième objectif spécifique est de quantifier (lorsque possible) l'impact des différences relevées à partir d'une estimation basée sur les informations contenues dans les états financiers de compagnies de chemin de fer ainsi que dans Le transport ferroviaire au Canada publié par Statistiques Canada.⁶

⁶Il se peut qu'il ne soit pas possible, dans le cadre de cet essai, de procéder au travail de quantification visé par le deuxième objectif spécifique en raison de la non disponibilité de certaines données essentielles. Si c'est le cas, alors la quantification des différences relevées sera considérée comme une recherche future. (Voir la section sur les limites plus loin)

IV MÉTHODOLOGIE: DESIGN DE LA RECHERCHE ET OPERATIONNALISATION

a) Outils de collecte de données

La méthodologie générale employée pour cet essai est principalement une analyse documentaire des trois ensembles de normes, elle est essentiellement empirique.

b) Terrain

Pour accomplir le premier objectif les documents nécessaires seront la CUC, le CFR et le manuel de l'ICCA. La CUC est un ensemble de procédures comptables pour les chemins de fer ainsi que de directives pour le relevé de statistiques d'exploitation. Le CFR est une codification des règles générales et permanentes publiées dans le Federal Register. Il est publié chaque année et concerne plusieurs secteurs, celui concernant les chemins de fer est le Titre 49, c'est un ensemble de normes comptables réglementaires pour les chemins de fer. Le manuel de l'ICCA est un ensemble de recommandations portant sur la pratique de la comptabilité.

Pour atteindre le deuxième objectif les différences relevées seront appliquées aux rapports financiers des deux plus gros chemins de fer au Canada soit le CN et le CP.

c) Compilation et présentation des résultats

Les données seront premièrement accumulées dans un tableau pour faciliter la comparaison. Ensuite une analyse des différences sera faite. C'est à dire que chaque différence quant à la présentation, la constatation et la mesure sera regardée. La manière de compiler et de présenter les résultats s'inspirera des références suivantes: l'ICCA, chapitre 1501; de The IASC-US comparison project: a report on the similarities and differences between IASC standards and US GAAP (FASB,1996); et de l'Information

financière publiée au Canada (Ménard, Chlala, Chen et Byrd, 1998).

Dans un deuxième temps les différences seront placées en ordre selon l'impact financier qu'elles ont sur, soit le bénéfice net, l'actif total ou l'avoir des actionnaires ou le ratio d'exploitation (les charges d'exploitation en % des produits d'exploitation).

V LIMITES

La comparaison sera basée sur la CUC, c'est à dire que seulement ce qui est dans la CUC sera regardé, les autres normes de plus dans l'ICCA et celles du STB seront mentionnées seulement. Les normes de la CUC qui ne sont pas traitées par l'ICCA et le STB seront mentionnées et décrites brièvement. La terminologie de l'ICCA et du CFR devra être modifiée pour les fins de comparaison. L'analyse portera sur les chapitres 1000 à 1500 de la CUC seulement. L'état des flux de trésorerie ne sera pas analysé.

Le transport des passagers ne sera pas regardé car l'importance relative de ce poste est minime. Dans leur rapport annuel aux actionnaires, le CN et le CP n'ont fait aucune mention. Dans les données publiées par Statistiques Canada dans Le transport ferroviaire au Canada, 1996, le transport des passagers n'est que de 0.036% et 0.082% pour le CN et le CP respectivement. La moyenne pour les transporteurs de Catégorie II et III est de 2.58%.

La limite la plus importante se situe au niveau de la quantification des différences. Dû à la disponibilité des données financières, des compagnies de chemin de fer et du niveau de détail nécessaire, il se pourrait que le deuxième objectif ne soit pas atteignable. Par contre, une tentative pour établir un ordre de grandeur de l'impact financier des différences relevées sera fait. L'analyse quantitative, lorsque possible, sera faite pour CN et CP seulement.

BIBLIOGRAPHIE PROVISOIRE

Aurthur Andersen & Co., Coopers & Lybrand, Deloitte & Touche, Ernst & Young, KPMG Peat Marwick, Price Waterhouse, Survey of International practices 1991

FASB, The IASC-US comparison project: a report on the similarities and differences between IASC standards and US GAAP, 1996

Institut Canadien des Comptables Agrées, Manuel de l'ICCA, 1998

ICCA, Financial Reporting in North America - Highlights fo a joint study 1994

ICCA Différences importantes entre les PCGR au Canada, au Chili, au Mexique et aux Etats-Unis, 1997

Landmann, Zvi Differences between UCA and American railroad accounting standard document interne, OTC, 1998.

Ménard, Chlala, Chen et Byrd, L'information financière publiée au Canada, ICCA 1997

National Archives and Records Administration, Code of Federal Regulations Transportation, Office of the federal Register National Archives and Records Administration, USA, 1997

Office des Transport du Canada, La Classification Uniforme des Comptes, 1989

Statistiques Canada, Le transport ferroviaire au Canada, 1996

Rapport annuels:

Canadien National, 1997

Canadien Pacifique, 1997

Sites internet:

Office des transports du Canada: www.cta-otc.gc.ca/about/mission.htm

Transport Canada: www.tc.gc.ca/nov1_96/index_e.htm

Surface Transportation Board: www.stb.dot.gov/

Illinois Central Railway: www.icrr.com/aboutic

Canadien National: www.cn.ca/english/news/press/p980702a.html

CSX: www.csx.com/med/press/press082698-93135.html

TABLES DES MATIERES (Ebauche)

1. Introduction

2. Contexte des chemins de fer

3. Comparaison des normes comptables

4. Conclusion

Bibliographie

Tableaux et annexes

PLAN DE TRAVAIL

	Heures
1. Elaboration de la proposition de recherche, Août - Septembre 1998	70
2. Lectures sur des recherches antérieures, Septembre-Octobre 1998	30
3. Présentation orale, Octobre 1998	10
4. Comparaison de l'ICCA et de la CUC, Septembre 1998	60
5. Comparaison de la CUC et des normes américaines, Octobre 1998	60
6. Quantification des différences, Octobre 1998	60
7. Rapport écrit, Septembre - Décembre 1998	80
8. Présentation orale, Janvier 1999	20
9. Coussin	<u>10</u>
	400

Notes:

1. Le budget de temps pour les présentations comprend le temps de préparation
2. Le total des 400 heures est réparti comme suit:

Essai	300 heures
CTB 6006	<u>100</u> heures
	400