

DESS en comptabilité de management

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: karenmcfaul@hotmail.com

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

Département des Sciences Comptables

Université du Québec à Hull

Mai 1999

Remerciements

J'aimerais remercier Michel Blanchette pour ses conseils en tant que directeur ainsi que sa patience et le temps qu'il a accordé à ce projet. J'aimerais aussi remercier Jacques Glandon pour son aide technique au niveau des normes de la CUC et des ressources qu'il m'a fourni tout au long de ce projet.

Finalement je tiens à remercier mes collègues de travail à l'Office des Transports du Canada qui m'ont appuyé dans l'avancement de cet essai, leur expérience dans le domaine ferroviaire et comptable a été grandement appréciée.

I would like to thank Michel Blanchette for his guidance as my director as well for his patience and the time he accorded to this project. I would also like to thank Jacques Glandon for his technical help with the UCA and for the resources he provided throughout this project.

Finally I wish to thank my colleagues at the Canadian Transportation Agency who supported me in the advancement of this paper, their railway and accounting experience was greatly appreciated¹.

¹ Une version anglaise de cet essai sera disponible à la bibliothèque de l'Office des Transports du Canada.

TABLE DES MATIERES

Sommaire exécutif	p.1-2
1- Introduction	p.3-5
- Situation du domaine ferroviaire	p.3-4
- Objectif	p.4-5
2- Contexte réglementaire des chemins de fer	p.6-9
- La loi	p.6-7
- Les ensembles de normes	p.7-9
- CUC	p.7-8
- CFR	p.8
- ICCA	p.8-9
- L'utilité des rapports financiers de la CUC	p.9
3- Méthodologie et données	p.10-11
4- Comparaison	p.12-34
- Vue d'ensemble	p.12-18
- Application des PCGR	p.12
- Différences CUC – CFR	p.12-13
- Différences CUC – ICCA	p.14-15
- Tableau sommaire des résultats	p.16-17
- Résultats détaillés	p.18-34
- Section 1100 – Questions administratives	p.18-21
-1101 – Classification des transporteurs	p.18-19
-1103 – Présentation des résultats	p.19
-1105 – Opérations entre entités apparentées	p.19-20
-1106 – Révision des montants minimums	p.21
- Section 1200 - Comptabilité générale	p.21-24
-1201 – Application de principes comptables généralement reconnus	p.21
-1202 – Objet de la CUC	p.22
-1203 – Comptes d'installations communes	p.23
-1204 – Dons et subventions	p.24
- Section 1300 – Comptabilité des biens	p.24-33
-1302 – Comptes de biens	p.24
-1303 – Nature des coûts à inclure dans les additions aux comptes de biens	p.24-25
-1304 – Constructions en cours	p.25
-1305 – Règle du montant minimum	p.25-26
-1306 – Éléments de biens	p.26-27
-1307 – Rénovations importantes, transformations et réaffectations	p.27

-1308 – Remplacement planifiés des éléments de la voie	p.28
-1309 – Aliénation de biens	p.28-29
-1310 – Échange de biens	p.30
-1311 – Comptabilisation de l'amortissement	p.30-32
-1312 – Baux	p.32
- Section 1400 – Comptabilité des produits	p.33
- Section 1500 – Comptabilité des charges	p.33-34
- Section 1700 – Tableau des comptes	p.34
5 - Conclusion	p.35-39
- Faits saillants	p.35-37
- Limites	p.38
- Avenues de recherche future	p.38-39
Bibliographie	p.40

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le domaine ferroviaire traverse de grands changements depuis 1980. En 1987 l'Office national de transports du Canada a changé la loi sur les transports; en 1996 la loi a été modifiée encore une fois avec l'arrivée de l'Office des Transports du Canada. Aux États-Unis, en 1980, le Staggers Act a amené la déréglementation des chemins de fer. Récemment, en 1995, on a vu la privatisation du Canadien National. Avec l'accord du Libre échange Nord Américain, la concurrence entre les expéditeurs est maintenant à la grandeur du continent, les marchandises voyagent du nord au sud en plus de l'est à l'ouest. Les chemins de fer doivent présenter des états financiers pour les organismes de réglementation du Canada et des États-Unis. De plus, la concurrence ne se fait plus seulement entre les chemins de fer mais aussi avec les autres modes de transport tels le camionnage (surtout dû à la construction du réseau routier) et le transport maritime. Le transport des passagers est devenu une portion de revenus très minime pour les chemins de fer.

Comme l'industrie ferroviaire change, il est approprié de se questionner sur la pertinence des différences entre les réglementations canadiennes et américaines relatives à la présentation de l'information dans les rapports financiers des compagnies de chemin de fer. Le présent rapport présente les différences qui existent entre les normes comptables pour les chemins de fer, c'est à dire entre la Classification uniforme des comptes, au Canada, (CUC) et le Code of Federal regulations, aux États-Unis, (CFR) ainsi que les pratiques comptables généralement reconnus du Manuel de l'Institut Canadien des comptables agréés (ICCA).

La comparaison est basée sur la CUC, c'est à dire que les chapitres de la CUC sont premièrement comparés aux règles correspondantes dans le CFR et ensuite aux PCGR de l'ICCA. La comparaison est faite pour les normes comptables seulement. Les règles concernant les statistiques opérationnelles ne sont pas comparées.

Les résultats ont été classés selon un des quatre types suivants : type I, règles similaires; type II, différences de présentation; type III, différences de constatation et type IV, différences de mesure.

Même s'il n'y a pas beaucoup de différences entre les règles de la CUC et du CFR, certaines ont un impact sur le bénéfice d'exploitation et le bénéfice net donc sur le ratio d'exploitation. La même situation se produit pour les différences entre la CUC et l'ICCA. Le principal enjeu est certainement au niveau de la comptabilisation des immobilisations et de la capitalisation ou non de certaines dépenses, autant à l'acquisition que suite à des améliorations ou transformations. En effet, les différences relevées ayant un impact sur la mesure (type IV) touchent principalement la section 1300 de la CUC sur la comptabilité des biens, incluant les rénovations, les remplacements, les aliénations et l'amortissement. Avant d'utiliser les rapports financiers des chemins de fer, on doit donc se questionner sur l'objectif poursuivi afin de choisir l'ensemble de normes qui répond à nos besoins ou, à tout le moins, d'être conscient des différences qu'il comporte.

1 - INTRODUCTION

Situation du domaine ferroviaire

Les états financiers des compagnies canadiennes de chemins 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, [Office des Transports du Canada]) 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, maintes compagnies canadiennes sont déjà tenues de présenter des états financiers selon les pratiques américaines (pour le STB, [Surface Transportation Board]). Plusieurs raisons justifient ce phénomène :

- les compagnies canadiennes de chemins de fer sont en concurrence directe avec les compagnies américaines (les compagnies canadiennes vont aux États-Unis et les compagnies américaines viennent au Canada) ;
- le Canadien National (CN) et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (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 traverse de grands changements depuis 1980. Aux États-Unis, le Staggers Act de 1980 a amené la déréglementation des chemins de fer. Au Canada, en 1987 la loi sur les transports a été modifiée ainsi que l'Office national des transports du Canada. La loi a été modifiée un fois de plus lorsque l'Office national des transports est devenu l'Office des transports du Canada en 1996. On a vu la privatisation du CN en 1995. De plus, avec l'accord du libre échange Nord Américain (ALENA), les frontières pour les expéditeurs de marchandises ont presque disparu, ce qui signifie que

la concurrence nord-sud s'accroît. Les clients des chemins de fer se situent donc tant au Canada qu'aux États-Unis et même au Mexique pour certaines compagnies. Maintenant, la tendance est aux fusions: le Canadien National a acquis l'Illinois Central¹ qui a des opérations aux États-Unis de Chicago jusqu'en Louisiane; aux États-Unis, Norfolk Southern et CSX Corporation ont acquis ensemble Consolidated Rail Corporation². 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. Maintenant la rationalisation est beaucoup plus facile et plus rapide pour les chemins de fer.

Il est donc important de se questionner sur la pertinence des différences entre les réglementations canadiennes et américaines relativement à la présentation de l'information dans les 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.

Objectif

L'objectif de cette étude consiste à comparer les normes de présentation des résultats financiers des compagnies de chemins de fer selon les exigences des organismes de réglementation canadien et américain (OTC et STB) ainsi que par rapport aux principes comptables généralement reconnus au Canada (PCGR, Manuel de l'ICCA).

Cette comparaison révélera les différences entre les trois ensembles de normes comptables, et permettra de voir si les normes canadiennes de chemin de fer sont plus ou moins exigeantes que celles des États-Unis.

¹ www.icrr.com/aboutic ou www.cn.ca/english/news/press/p980702.html

² www.csx.com/med/press/press/082698-9315.html

À la prochaine section, le contexte réglementaire des chemins de fer est expliqué, incluant une description générale des règles servant à la présentation des rapports financiers. La méthodologie utilisée et les données traitées sont présentées à la section 3. Les résultats de la comparaison des normes sont montrés à la section 4 qui est divisée en deux parties : la première dresse une vue d'ensemble des résultats en fonction de leur importance et la deuxième présente les résultats détaillés classés selon les chapitres de la CUC. On termine par une conclusion.

2 - CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DES CHEMINS DE FER

La loi

L'industrie canadienne des chemins de fer est régie par la loi sur les transports au Canada qui est administrée par l'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 essentielles.

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 Transports Canada est d'établir et administrer des politiques, règlements et services pour le meilleur réseau de transport qui soit⁴.

Aux États-Unis, le 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"⁵.

Pour les rapports financiers et de statistiques opérationnelles, selon l'article 50 de la loi sur les transports au Canada, les compagnies canadiennes de chemin de fer doivent, sous juridiction fédérale, soumettre des rapports faisant état de leur situation financière ainsi que de statistiques opérationnelles concernant leurs opérations au Canada seulement. Ces rapports sont envoyés à Transports Canada (TC) qui en fait parvenir une

³ www.cta-otc.gc.ca/eng/about/mission.htm

⁴ www.tc.gc.ca/nov196/index_e.htm

⁵ www.stb.dot.gov/

copie à l'OTC, celle-ci doit s'assurer de leur conformité avec la Classification Uniforme des Comptes (CUC). TC envoie aussi la partie rapport annuel à Statistiques Canada. Aux États-Unis les compagnies de chemin de fer doivent se soumettre aux règles comptables prescrites par le Titre 49 du CFR.

Les ensembles de normes

Pour accomplir l'objectif du présent rapport, les documents nécessaires sont la Classification Uniforme des Comptes (CUC), le Code of Federal Regulations (CFR) et le Manuel de l'ICCA.

CUC

La CUC renferme 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. Elle contient six sections sur la façon de comptabiliser les diverses opérations comptables, deux sections pour l'enregistrement des statistiques d'opérations, une section qui explique les divers comptes (comptes du bilan, de biens etc.), une section sur les arrêtés de l'Office National des transports, une section sur les interprétations, une section sur les révisions et finalement, une section qui contient les annexes.

C'est la Commission des transports du Canada, prédécesseur de la Commission canadienne des transports et de l'Office national des transports du Canada, qui a institué la CUC en 1955. Au début elle était applicable au Canadien National et au Canadien Pacifique seulement mais plus tard, en janvier 1957, elle devint obligatoire pour tous les chemins de fer relevant de l'autorité législative du Parlement du Canada. En 1977 une révision de la CUC a été faite pour l'adapter aux PCGR et faciliter l'analyse de coûts. En 1989, la CUC fut modifiée une fois de plus lorsque la Commission canadienne des

transports devint l'Office national des transports du Canada. La CUC est présentement encore en changement, en 1996, l'Office national des transports du Canada a changé pour l'Office des transports Canada et la CUC a dû être modifiée pour refléter les changements apportés par la nouvelle loi.

CFR

Le CFR est une codification des règles permanentes et générales publiés dans le Federal register. Le code est divisé en 50 titres qui représentent les grands sujets pour la réglementation fédérale. Chaque titre est divisé en chapitres qui ont généralement le nom de l'agence publiante, chaque chapitre est sous divisé en parties qui couvrent des sections spécifiques de réglementation. Le titre concernant les chemins de fer est le Title 49, Subtitle B – Other Regulations Relating to transportation – Continued, Subchapter C – Accounts Records and Reports et Subchapter D – Carrier rates and terms of service.

ICCA

Quant au Manuel de l'ICCA, il contient des normes de comptabilité et de certification. Aux fins de cette étude, seules les recommandations en matière de comptabilité sont abordées. C'est-à-dire le volume I, la comptabilité générale ainsi que les postes particuliers.

C'est le conseil des normes comptables qui publie les recommandations portant sur la pratique de la comptabilité. A moins d'indications contraires, les règles s'appliquent à tous les genres d'entreprises à but lucratif et à but non lucratif. La loi doit toujours primer sur les recommandations. Les recommandations ne sont pas rétroactives même si dans certains cas il est souhaitable ou nécessaire d'effectuer des changements rétroactifs. De plus, les règles couvrent seulement les éléments dont l'importance relative est grande. Pour déterminer l'importance relative on se questionne si l'élément en question pourrait influencer sur la décision de l'utilisateur des états financiers. Un élément ou un ensemble

d'éléments d'information ont une importance si son omission ou inexactitude aurait comme conséquence d'influer ou de modifier une décision.

L'utilité des rapports financiers de la CUC

Les données qui résultent de la CUC sont notamment utilisées par Statistiques Canada qui publie des informations financières et statistiques sur l'industrie ferroviaire canadienne (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).

Un des indicateurs les plus utilisés dans le domaine des chemins de fer est le ratio d'exploitation ferroviaire. Ce ratio est une mesure relative des revenus, et est calculé en divisant les dépenses d'exploitation par les revenus d'exploitation. Les principales dépenses d'exploitation sont l'ingénierie, la mécanique, le transport, les frais généraux et administratifs et l'amortissement. Plus le ratio est bas, mieux c'est pour le chemin de fer car cela indique que les ressources sont utilisées d'une façon efficiente.

Ratio d'exploitation = dépenses d'exploitation / revenus d'exploitation
--

3 - MÉTHODOLOGIE ET DONNÉES

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

La CUC contient 13 sections, celles faisant l'objet de ce travail sont : 1100 – Questions administratives, 1200 – Comptabilité générale, 1300 – Comptabilité des biens, 1400 – Comptabilité de produits, 1500 – comptabilité des charges et 1700 – Tableau des comptes. Les résultats sont présentés dans le même ordre que les chapitres de la CUC. À noter que les sous-sections 1102, 1104, 1301, 1313 et 1314 de la CUC ne sont pas traitées parce qu'elles portent sur les registres (donc aucun impact sur les rapports financiers comme tel) et sur des explications, éclaircissements et mesures transitoires. Dans certains cas les différences relevées ne sont pas d'ordre comptable mais de portée, (règles qui s'appliquent aux chemins de fer de catégorie I, mais pas obligatoires pour les chemins de fer de catégorie II et III). En particulier, la sous-section 1205 n'est pas traitée puisqu'elle précise seulement la portée des normes pour les chemins de fer de catégorie II et III. Pour les fins de ce travail, à moins de mention contraire, les règles s'appliquent à toutes les catégories de chemins de fer.

Le CFR est séparé en plusieurs parties, celles qui sont regardées dans ce travail sont 1200 – General accounting regulations under the Interstate Commerce Act et 1201 – Railroad companies. Les autres sections concernent la préservation de différents documents et les rapports. Quant à l'ICCA, la partie regardée est le volume I, plus particulièrement les chapitres sur la comptabilité générale et sur les postes particuliers.

Pour faire la comparaison des normes, chaque section de la CUC a été comparée avec le chapitre ou la section correspondante du CFR et ensuite avec l'ICCA. Ainsi, pour chaque section, il y a deux comparaisons distinctes: CUC vs. CFR, puis CUC vs. ICCA.

Les données sont compilées dans des tableaux pour faciliter la comparaison, suivi

d'une analyse des différences. Pour chaque section/chapitre, les résultats de la comparaison sont classés dans un de quatre types : - type I : règles semblables, - type II : différences de présentation, type III : différences de constatation et type IV : différences de mesure. Pour les fins de cette étude, la présentation réfère à l'endroit où un élément est montré aux états financiers, la constatation est le fait d'inclure ou non un élément dans les états financiers, et la mesure est la valeur à laquelle un élément est constaté. Une différence est considérée comme de type IV (de mesure) lorsqu'elle affecte le bénéfice.

La manière de compiler et de présenter les résultats s'inspire des références suivantes : l'ICCA, chapitre 1501 ; The IASC-US comparison project : a report on the similarities and differences between IASC standards and US GAAP (FASB, 1996) ; et l'Information financière publiée au Canada (Ménard, Chlala, Chen et Byrd, 1998).

4 - COMPARAISON

Vue d'ensemble

Application des PCGR

Le chapitre 1201.01 du Manuel de la CUC précise que: "Les principes comptables suivis seront, sauf instructions spéciales données dans la Classification uniforme des comptes, les principes généralement reconnus au Canada". Les PCGR servent à désigner les règles selon lesquelles les états financiers sont normalement établis. Ils englobent les règles, méthodes, procédés précis ainsi que les concepts d'application générale (ICCA, chapitre 1000). Ils comprennent les recommandations énoncées dans le Manuel de l'ICCA ainsi que d'autres principes qui sont appliqués en pratique, formulés en ayant recours au jugement professionnel. Dans les cas où le respect des normes aboutirait à des informations trompeuses, on peut utiliser d'autres solutions de rechange. La façon de faire aux États-Unis est un peu différente pour les chemins de fer. Les chemins de fer utilisent les règles du CFR et lorsque le FASB émet de nouvelles règles comptables, le Conseil détermine si ces règles sont appropriées pour les chemins de fer : si elles le sont, le Conseil change les règles sinon il émet un bulletin avisant les chemins de fer que les nouvelles règles ne doivent pas être utilisées pour les soumissions au STB.

Différences entre la CUC et le CFR

Pour la comparaison entre la CUC et le CFR, les différences suivantes de type IV ont été relevées : 1106 – Révision des montants minimums et 1305 – Règle du montant minimum, 1308 – Remplacements planifiés des éléments de la voie ainsi que 1311 – Comptabilisation de l'amortissement.

Les montants minimaux se veulent un seuil en-dessous duquel les dépenses sont passées en charge plutôt que capitalisées. Aux États-Unis, le montant minimum est ajusté

chaque fois que l'indice des prix à la consommation (IPC) augmente. Au Canada, les transporteurs doivent demander à l'OTC pour faire augmenter le montant minimum. La différence entre le montant au Canada et aux États-Unis peut créer une différence de mesure. Si le transporteur au Canada passe sa dépense en charge et le transporteur américain la capitalise, les charges d'exploitation du transporteur américain seront inférieures donc son ratio d'exploitation sera plus bas que celui du transporteur Canadien. Par contre, comme ces montants ne sont pas élevés, l'importance relative de l'impact final sur le ratio d'exploitation devrait être petit.

Les remplacements planifiés des éléments de la voie sont les dépenses engagées pour maintenir les voies en bon état de fonctionnement. Selon la CUC, les dépenses de main d'œuvre doivent être passées en charge et les dépenses de matériaux sont capitalisées. Selon le CFR, toutes ces dépenses sont capitalisées. Cet élément constitue une dépense majeure pour les transporteurs. Si les transporteurs américains peuvent capitaliser les dépenses de main d'œuvre tandis que les transporteurs Canadiens doivent passer ce montant en charge, alors le ratio d'exploitation des transporteurs américains sera moins élevé dans l'année de la capitalisation. Par contre, la dépense d'amortissement ultérieure sera supérieure selon le CFR.

Le dernier élément des différences de mesure concerne l'amortissement. Aux États-Unis une seule méthode est permise, la méthode linéaire. Au Canada, les transporteurs peuvent utiliser la méthode qui, selon eux, représente mieux la courbe des avantages. Si les transporteurs utilisent une méthode d'amortissement différente, la charge d'amortissement sera différente et cela viendra affecter le ratio d'exploitation. Cependant, en pratique les transporteurs Canadiens utilisent la méthode linéaire.

Pour les différences de type II ou III, il n'y a qu'un chapitre qui est touché : 1701 à 1707 – Tableaux des comptes. Pour plus de détails voir la section résultats détaillés.

Les résultats ci-dessus et ceux de type I sont énumérés dans le tableau présenté à la page 16.

Différences entre la CUC et l'ICCA

Les différences de type IV sont plus nombreuses ici que celles entre la CUC et le CFR, il y a : 1105 – Opérations entre entités apparentées, 1106 – Révision des montants minimums et 1305 – Règle du montant minimum, 1307 – Rénovations importantes, transformations et réaffectations, 1308 – Remplacements planifiés des éléments de la voie, 1309 – Aliénation de biens et 1311 – Comptabilisation de l'amortissement.

Pour les opérations entre entités apparentées, la différence est la valeur de constatation des échanges; selon la CUC, les transactions sont mesurées à la valeur marchande tandis que selon l'ICCA, elles sont normalement mesurées à la valeur comptable. Ceci a un impact sur la valeur des actifs dans les livres après une transaction ainsi que sur le montant de gain ou perte sur disposition. Selon l'ICCA, en général, les actifs seront évalués à un coût moindre que pour la CUC. Ceci affecte le ratio d'exploitation car la charge d'amortissement, selon la CUC, sera plus élevée.

En ce qui concerne la révision des montants minimums et la règle du montant minimum, la différence est que, selon l'ICCA, c'est l'entreprise qui décide du montant d'importance relative alors que selon la CUC, le montant est déterminé par l'OTC. L'effet potentiel est le même que pour la différence entre la CUC et le CFR.

Pour les réparations importantes, transformations et réaffectations, la différence est une question de jugement. La CUC donne des règles strictes à suivre pour comptabiliser ce poste tandis que l'ICCA dit que le coût pour accroître le potentiel de service est une amélioration. On peut voir que l'ICCA laisse beaucoup plus de latitude, alors il y a un potentiel pour des différences de mesure.

La différence pour les remplacements planifiés des éléments de la voie ressemble à celle entre la CUC et le CFR. Dans ce cas, la CUC passe en charge les frais de main d'œuvre alors que l'ICCA permet de les capitaliser dans la mesure où ils répondent aux

critères de capitalisation. L'effet sur le ratio d'exploitation est semblable à celui pour la CUC et le CFR. Cette différence théorique a peu d'impact en pratique puisque les chemins de fer Canadiens passent habituellement en charge leurs dépenses de remplacements planifiés des éléments de la voie.

L'aliénation de biens pour la CUC et l'ICCA se fait de la même façon, la différence est au moment de comptabiliser le gain/perte sur la vente des actifs. Selon l'ICCA le gain/perte est comptabilisé lorsque l'actif est cédé mais selon la CUC on comptabilise le gain ou la perte seulement lorsque la catégorie d'actif est vide. Comme il arrive très rarement qu'une catégorie d'actif se vide, il n'y a pas souvent de gain ou de perte selon la CUC.

En ce qui a trait à la comptabilisation de l'amortissement, l'ICCA et la CUC se ressemblent. Par contre, selon la CUC, les taux d'amortissement sont approuvés par l'OTC alors qu'ils sont estimés par l'entreprise selon l'ICCA. Ceci peut créer une différence de mesure si le taux n'est pas le même pour l'ICCA et la CUC. Cependant, il y a rarement des différences d'amortissement car en pratique les chemins de fer utilisent le taux adopté selon la CUC pour amortir leurs actifs selon l'ICCA.

Les différences de présentation (type II) sont : 1203 – Comptes d'installations communes, et 1701 à 1707 – Tableau des comptes.

La seule différence de constatation (type III) est : 1202 – Objet et portée des normes.

Une énumération des résultats ci dessus et ceux de type I est présentée dans le tableau de la page 16.

Tableau sommaire des résultats

Comparaison CUC - CFR

CUC	CFR	TYPE	PAGE
1106	2-2	IV	21
1305	2-2	IV	25
1308	2-1, 2-10	IV	28
1311	4-1, 4-2	IV	30
1701 à 1707	0 à 798.50	II	34
1103	1-4	I	19
1105	1-9	I	19
1202	Reg's pres. (i)	I	22
1203	120,121, 4-5	I	23
1204	1-15	I	24
1302	2-20	I	24
1303	2-1, 2-13	I	24
1304	90, 2-6	I	25
1306	2-19	I	26
1307	2-12	I	27
1309	2-7, 2-10	I	28
1310	2-1 e)	I	30
1312	2-20	I	32
1401, 1402		I	33
1501 à 1517		I	33
1101	1-1		18
1201	1200.1 et .2		21

Comparaison CUC - ICCA

CUC	ICCA	TYPE	PAGE
1105	3840	IV	19
1106		IV	21
1305		IV	25
1307	3060	IV	27
1308	3060	IV	28
1309	3060	IV	28
1311	3060	IV	30
1202	Préface	III	22
1203		II	23
1701 à 1707		II	34
1103		I	19
1204	3800	I	24
1302	3065	I	22
1303	3060	I	24
1304	3060	I	25
1306	3060	I	26
1310	3830	I	30
1312	3065	I	32
1401, 1402	3400	I	33
1501 à 1517		I	33
1101			18
1201	Préface		21

Titre des sections

1101 – Classification des transporteurs

1103 – Présentation des résultats

1105 – Opérations entre entités apparentées

1106 – Révision des montants minimums

1201 – Application des principes comptables généralement reconnus

1202 – Objet de la CUC

1203 – Comptes d'installations communes

1204 – Dons et subventions

1302 – Comptes des biens
1303 – Nature des coûts à inclure dans les additions aux comptes de biens
1304 – Constructions en cours
1305 – Règle du montant minimum
1306 – Éléments de biens
1307 – Rénovations importantes, transformations et réaffectations
1308 – Remplacements planifiés des éléments de la voie
1309 – Aliénation de biens
1310 – Échange de biens
1311 – Comptabilisation de l'amortissement
1312 – Baux
1401, 1402 – Comptabilité des produits
1501-1517 – Comptabilité des charges
1701-1707 – Tableau des comptes

Résultats détaillés

Dans cette section les résultats détaillés sont présentés en fonction de l'ordre où ils apparaissent dans la CUC.

Section 1100 – Questions administratives

1101 – Classification des transporteurs

Ce chapitre de la CUC et le chapitre correspondant dans le CFR ne font que catégoriser les différentes classes de chemin de fer. Ce chapitre n'a pas vraiment d'impact sur les états financiers. Il y a quelques petites différences au niveau des descriptions de classes, mais en bout de ligne les résultats sont comparables : un chemin de fer de catégorie II au Canada serait classé dans la catégorie II aux États-Unis et vice versa.

Pour ce qui est de l'ICCA, le Manuel ne fait pas de distinctions entre les catégories de chemins de fer. Dans ce cas, la différence n'est pas tant comptable que de portée. La CUC s'applique seulement aux chemins de fer qui ont des opérations au Canada tandis que l'ICCA s'applique à tous les organismes à but lucratif et à but non lucratif. De plus, les méthodes comptables de la CUC doivent être suivies par les trois catégories de transporteurs sauf pour les informations sectorielles et certains actifs (rails au compte no 103) relatifs aux catégories II et III.

Compte tenu de la nature de ce chapitre, aucun résultat découlant de cette comparaison n'est formulé.

CUC 1101	Catégorie I – Les transporteurs qui ont des revenus d'exploitation de \$ 250 millions ou plus. Catégorie II – Les transporteurs qui ont des revenus d'exploitations inférieurs à \$ 250 millions. Catégorie III – Les transporteurs autres que ceux de catégorie I ou II qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.
CFR 1-1	Semblable à la CUC sauf que pour les transporteurs de catégorie II, l'intervalle est de \$ 20 millions à \$ 250 millions. Pour les transporteurs de catégorie III, des revenus de moins de \$20 millions.
ICCA	Pas de règle dans l'ICCA

1103 – Présentation des résultats

Ce chapitre fixe la fin de l'année financière pour les chemins de fer, la règle est la même au Canada et aux États-Unis. Ce résultat est du type I.

Quant à l'ICCA, les entreprises peuvent choisir leur fin d'année financière. Comme la fin d'année financière délimite les éléments à inclure dans le calcul du bénéfice de l'exercice, une fin d'année différente selon la CUC et l'ICCA produirait une différence de mesure (type IV). Malgré tout, la fin d'année financière des chemins de fer canadiens est, en pratique, la même autant pour les rapports financiers destinés à la CUC que pour ceux préparés selon les normes de l'ICCA. Compte tenu de ce fait, ce résultat a été classé de type I.

CUC 1103	La fin de l'année financière se termine le 31 décembre de l'année (.01). Le rapport annuel doit être remis à Transports Canada au plus tard le 31 mai de l'année suivante (.02).
CFR 1-4	Même fin d'année financière que la CUC.
ICCA	Pas de règle pour la fin de l'année.

1105 – Opérations entre entités apparentées

Pour la comparaison entre la CUC et le CFR, le résultat est du type I. Les deux règles sont semblables. Comme le CFR ne donne pas de définition d'apparenté, on doit se référer au FASB.

Les différences entre la CUC et l'ICCA sont du type IV. Selon la CUC, les échanges sont mesurés à la valeur marchande et selon l'ICCA, ils sont normalement mesurés à la valeur comptable. Il y a aussi une différence de présentation car l'ICCA demande aux entités de donner des informations sur la relation avec l'apparenté et la CUC ne demande pas ces informations.

1- Définition

ICCA 3840	Définition d'apparenté : Des parties sont apparentées lorsque l'une des parties a la capacité d'exercer, directement ou indirectement, un contrôle, un contrôle conjoint ou une influence notable sur l'autre. Deux parties ou plus sont apparentées lorsque lorsqu'elles sont soumises à un contrôle commun, à un contrôle conjoint ou à une influence notable commune. Les membres de la direction et les proches parents comptent également au nombre des apparentés. (.03 g) Le degré d'influence qu'une partie peut exercer sur une autre est un facteur important dans la détermination des parties apparentées (.06).
CUC 1105	Même définition que l'ICCA, mais doit aussi inclure toute autre division d'une société par actions dont la division du rail fait partie (.01).
CFR	Pas de définition.

2- Mesure

ICCA 3840	Les transactions entre parties apparentées sont normalement enregistrées à la valeur comptable sauf dans certains cas où elles sont mesurées à la valeur d'échange (.08). Certains écarts découlant de la mesure des transactions à la valeur comptable peuvent être portés directement aux capitaux propres (.09). Les conditions pour mesurer à la valeur d'échange sont lorsque (i) les transactions constituent l'aboutissement du processus de génération de profits (ii) elles ont été conclues dans le cours normal des affaires (.18), ou elles ont donné lieu à une modification réelle des participations dans les éléments transférés (.26). Une modification d'au moins 20% est considérée comme réelle (.31). La valeur d'échange est la valeur de la contrepartie payée ou reçue, qui a été établie et acceptée par les apparentés (.03b). Les gains et les pertes découlant de la mesure des transactions à la valeur d'échange sont normalement portés aux résultats de l'exercice (.39).
CUC 1105	Les transactions entre apparentés sont généralement mesurées à la valeur marchande (.04). Des dispositions particulières sont prévues pour certains biens cédés, vendus ou échangés à des apparentés (voir section 1309 et 1310).
CFR 1-9	Même chose que la CUC sauf qu'on mentionne explicitement d'inclure les frais de transaction. Si la juste valeur marchande n'est pas déterminable, on utilise le coût le plus bas du fournisseur affilié.

3- Présentation

ICCA 3840	L'entreprise doit fournir une description de ses relations et des opérations avec des apparentés y compris des informations sur les engagements contractuels et les éventualités (.43). Elle doit aussi fournir les montants et les bases de mesure utilisés.
CUC	Aucune directive spécifique.
CFR	Aucune directive spécifique.

1106 – Révision des montants minimums

Les détails de cette section sont présentés à la section 1305 – Règle du montant minimum.

Section 1200 – Comptabilité générale

1201 – Application des principes comptables généralement reconnus

Ce chapitre de la CUC précise que les principes comptables à suivre par les chemins de fer sont ceux du Manuel de l'ICCA, à moins d'instructions spéciales données dans la CUC. La situation est similaire aux États-Unis pour le CFR et les normes du FASB. Compte tenu de la nature du sujet, et du fait que les normes de l'ICCA ne sont pas comparées avec celles du FASB dans la présente étude, aucun résultat découlant de cette comparaison n'est formulé.

CUC 1201	Les transporteurs doivent appliquer, sauf instructions spéciales, les principes comptables généralement reconnus au Canada (.01). On se réfère au Manuel de l'ICCA pour les PCGR. Si aucune recommandation n'a été émise par le comité de recherche de l'ICCA, on peut aller voir les pratiques dans d'autres pays, entre autres, l'Accounting Principles Board de l'American Institute of Certified Public Accountants (.03). Lorsque l'ICCA change certaines recommandations, les chemins de fer ont 60 jours pour donner leur point de vue (.04). Lorsque l'OTC reçoit les observations d'un transporteur au sujet d'une nouvelle recommandation, il informe tous les transporteurs des principes et des méthodes à suivre (.05). Il peut se présenter de nouveaux types d'opération pour lesquels il n'y a pas de pratiques comptables. Dans ces cas, les transporteurs peuvent présenter à l'OTC leurs vues sur les pratiques et méthodes qui seraient mieux adaptées aux circonstances (.06). L'OTC ne prescrit aucun principe comptable sur les activités non ferroviaires des transporteurs (.07).
CFR 1200.1et 1200.2	Même principe que la CUC, lorsque le FASB émet une nouvelle recommandation, les transporteurs soumettent leur point de vue et ensuite le STB informe les transporteurs des procédures à suivre. Les règles s'appliquent aux chemins de fer seulement.
ICCA Préface	Les recommandations sont en italique, le manuel contient aussi des suggestions que le conseil souhaiterait voir appliquer. Lorsqu'une recommandation est modifiée, elle entre en vigueur le premier jour du mois suivant mais l'application avant l'entrée en vigueur est acceptée. L'ICCA s'applique à tous les organismes à but non lucratif et à but lucratif.

1202 – Objet et portée des normes

La CUC est applicable aux chemins de fer de catégorie I, II et III selon la section 156 de la Loi sur les transports au Canada en vertu de l'arrêté No. 1998-R-318 de l'Office des transports du Canada.

Ce chapitre a rapport à la portée des normes. Pour la CUC et le CFR, les règles s'appliquent à tous les chemins des fer et ont pour but d'enregistrer les opérations ferroviaires. Pour ce chapitre les règles sont similaires (résultat de type I).

Les différences entre la CUC et l'ICCA sont du type III. Elles sont dues au fait que la CUC s'applique aux chemins de fer qui opèrent au Canada seulement et pour les seules opérations au Canada tandis que l'ICCA s'applique à toutes les entreprises canadiennes incluant les chemins de fer et pour toutes les opérations de l'entreprise partout dans le monde.

CUC 1202	Les normes s'appliquent aux chemins de fer opérant au Canada. Enregistrer les opérations qui ont trait aux opérations ferroviaires, canadiennes seulement; Les revenus et dépenses ; actifs et passifs (.01 et .02). Les opérations des chemins de fer canadiens sont celles (.03) : - des compagnies canadiennes de chemin de fer; - des lignes situées au Canada qui sont la propriété de compagnies de chemin de fer des États-Unis ou sont exploitées par ces dernières; - des compagnies de chemin de fer affiliées ou des compagnies de gares qui sont en copropriété; - des compagnies de chemin de fer à contrat participant aux opérations des chemins de fer canadiens; - des lignes situées aux États-Unis qui comprennent de courtes sections ou des gares d'échange ou qui font partie des lignes canadiennes continues passant par les États-Unis à cause de l'emplacement géographique des têtes de ligne. Les activités hors-rail sont comptabilisées selon l'ICCA.
CFR	S'applique à tous les transporteurs ferroviaires qui sont sujets à la Interstate Commerce Act. (Regulations prescribed (I))
ICCA Préface	Les normes s'appliquent à tous les genres d'entreprises à but lucratif et aux organismes sans but lucratif.

1203 – Comptes d'installations communes

Une installation commune est une installation qui est la propriété d'un transporteur mais utilisée par plus d'un. Les installations communes comprennent les rails, les gares de triage du matériel ainsi que certaines autres installations.

Pour ce chapitre, la CUC et le CFR utilisent la même méthode de comptabilisation. Le résultat est donc du type I.

L'ICCA ne mentionne pas spécifiquement le poste, "Comptes d'installations communes". Par contre, les revenus et dépenses sont normalement comptabilisés dans des comptes spécifiques. La différence pour les chemins de fer est que si l'opération est considérée comme ferroviaire, elle n'est pas montrée séparément dans les rapports financiers destinés à l'OTC. On comptabilise alors le montant en déduction/augmentation des dépenses pour des fins de prix de revient. Exemple : le CN et le CP utilisent le même tronçon et le CN en est propriétaire, lorsque le CN facture CP, CN enregistre l'opération comme une diminution des dépenses d'opération pour ce tronçon et le CP comme une dépense d'opération. Comme les détails de ce poste ne sont pas montrés, les utilisateurs ne peuvent pas voir le montant total des dépenses ou de revenus, ils ne voient que le montant net. Cette différence est de type II.

CUC 1203	Des comptes sont prévus pour les transporteurs qui utilisent des installations communes (.01). Le transporteur propriétaire qui enregistre une dépense ne crédite que le montant à recevoir des autres transporteurs. L'utilisateur n'inclut dans ses comptes que les montants facturés par le propriétaire (.02). Le propriétaire détermine la répartition des montants facturés, les utilisateurs suivent cette répartition (.03).
CFR 120 À 121 Et 4-5	Même méthode d'enregistrement que la CUC, mais plus détaillée. Même procédure pour l'amortissement. Le propriétaire l'inclut dans ses comptes, l'utilisateur inclut la charge dans ses comptes.
ICCA	Non traité spécifiquement.

1204 – Dons et subventions

Les résultats entre la CUC et le CFR et entre la CUC et l'ICCA pour ce chapitre sont de type I. Les règles sont semblables pour les trois ensembles de normes sauf que pour la CUC et le CFR, il y a plus de précisions. Exemple, le CFR prescrit des comptes pour chaque situation.

CUC 1204	Normalement, les dons et subventions sont comptabilisés suivant la méthode des revenus (.01) : 1. Augmentation directe des revenus ou réduction des dépenses pour dons et subventions reliés aux opérations courantes. 2. Frais réduits d'amortissement d'après des coûts d'actifs réduits. 3. Amortissement des crédits reportés. Dans certains cas exceptionnels, la méthode du capital peut être utilisée, c'est-à-dire en créditant le surplus d'apport, mais en général elle est prohibée (.02). Les apports des actionnaires sont crédités au surplus d'apport (.07).
CFR 1-15	Sensiblement la même chose sauf que tous les comptes sont prescrits pour chaque situation en plus de quelques généralités. Donne aussi des directives pour les dons sous forme de biens.
ICCA 3800	Même façon de comptabiliser que la CUC (.20, .26). De plus, on doit publier plusieurs renseignements au sujet de l'aide gouvernementale (.18).

Section 1300 – Comptabilité des biens

1302 – Comptes de biens

Cette section spécifie que les comptes de biens doivent inclure le coût de biens corporels, qu'ils appartiennent au transporteur ou qu'ils soient loués en vertu de contrats de location acquisition. Pour plus de détails sur ce sujet voir la section 1312 – Baux.

1303 – Nature des coûts à inclure dans les additions aux comptes de biens

Les différences entre la CUC et le CFR et entre la CUC et l'ICCA sont du type I, les règles sont semblables pour les trois ensembles de normes.

CUC 1303	La CUC donne une définition pour chaque coût : main d'œuvre, matériaux et fournitures, travaux à forfait, coûts reliés aux trains de service, coûts reliés aux navires de service, matériel acheté dans le cadre des projets de construction, coûts de l'utilisation d'engins spéciaux, coût de l'utilisation du matériel lourd de construction des chemins de roulement, coût du transport provision pour fonds utilisées durant la construction et autres coûts. Les coûts à inclure aux comptes de biens comprennent le matériel, installations et améliorations, les remplacements et transformations importantes, les remplacements planifiés de rails et d'autres biens. Si des réparations doivent être faites avant de faire les améliorations, additions... , ces coûts sont passés en charge (.03). Si des changements sont faits dans le tracé d'une voie qui réduisent les tournants et les pentes... , ces changements constituent des améliorations et donc, doivent être capitalisés (.05).
CFR 2-1 2-13	Les éléments chargés aux comptes de voies et équipement sont sensiblement les mêmes que la CUC. Les coûts de réparations, améliorations et changements dans le tracé des voies reçoivent aussi un traitement semblable à celui de la CUC. Le coût des voies achetées à crédit ou comme une location acquisition est enregistré à la valeur actualisée des paiements minimums exigibles. Peut ajouter les frais d'intérêts au coût des voies et équipement pour la période servant à les amener en état d'utilisation.
ICCA 3060	Les coûts à capitaliser dans les comptes de biens sont ceux nécessaires pour amener l'immobilisation en état d'utilisation (.07). Pour les améliorations, les frais sont capitalisés seulement si l'amélioration augmente le potentiel de service (.29). Les coûts pour maintenir le potentiel de service sont considérés comme des réparations et sont passés en charge (.29). Peut capitaliser les frais d'intérêts pour les projets échelonnés dans le temps (3850). On arrête de les capitaliser lorsque l'immobilisation est achevée ou en état d'utilisation (.27).

1304 – Constructions en cours

Les résultats entre la CUC et le CFR, et entre la CUC et l'ICCA sont de type I. Les trois ensembles de normes sont similaires sauf que la CUC et le CFR donnent plus de précisions.

CUC 1304	Les coûts sont accumulés dans le compte de construction en cours – compte 31. Le montant accumulé est transféré au compte d'immobilisation lorsque les projets sont terminés et prêts à entrer en service. Les intérêts pendant la construction peuvent, dans certains cas, être capitalisés au compte 31, moyennant l'approbation de l'OTC (.01 - .03).
CFR 90, 2-6	Même règles que la CUC, sauf que spécifiquement pour les voies et équipement. Les coûts de construction sont semblables à la CUC 1303.
ICCA 3060	Règle similaire à la CUC.

1305 – Règle du montant minimum et 1106 – Révision des montants minimums

Les montants minimaux se veulent un seuil en-dessous duquel toutes les dépenses

sont passées en charge plutôt que capitalisées.

Les différences entre la CUC et le CFR sont du type IV. Selon les deux ensembles de normes, la décision d'importance relative est prise par l'organisme de réglementation. En plus, aux États-Unis, les montants sont augmentés automatiquement de concert avec l'indice des prix à la consommation; tandis qu'au Canada les transporteurs doivent faire une demande à l'OTC. Généralement l'OTC accorde le changement lorsque l'indice des prix à la consommation a augmenté.

Pour la CUC et l'ICCA les différences sont du type IV. Selon l'ICCA c'est l'entreprise qui décide de l'importance relative tandis que selon la CUC, c'est l'organisme de réglementation qui prend la décision.

Ces différences peuvent avoir un impact sur le ratio d'exploitation vu que les mesures peuvent être différentes.

CUC 1106 1305	L'Office fixe des montants minimums qui servent de guide pour certaines pratiques comptables. Les transporteurs peuvent demander des révisions à ces montants. Ces montants ont trait aux dépenses pour les additions, remplacements et rénovations. Les transporteurs ne peuvent regrouper des biens n'ayant aucun rapport pour pouvoir les capitaliser et inversement ils ne peuvent fractionner les dépenses reliées pour pouvoir les passer en charge.
CFR 2-2	Le montant est fixé à \$5,000, et est automatiquement ajusté selon l'indice des prix à la consommation en tranches de \$500. Le reste est semblable à la CUC.
ICCA	L'ICCA ne donne pas de règles quant à ce sujet. Les personnes utilisent leur jugement pour décider de l'importance relative des montants à passer en charge.

1306 – Éléments de biens

Les résultats dans ce chapitre sont de type I, les trois ensembles de normes sont similaires sauf que la CUC et le CFR donnent plus de précisions. Exemple, la CUC et le CFR donnent une liste des biens et l'ICCA donne la définition de ce qu'est un bien.

CUC 1306	Éléments susceptibles de faire l'objet d'une écriture ou d'une radiation au cours de rénovations, transformations et remplacements d'importance (.01).
CFR 2-19	Donne une liste de tous les biens et ce qui doit y être inclus. Semblable à la CUC.
ICCA 3060	Donne une définition des immobilisations.

1307 – Rénovations importantes, transformations et réaffectations

Les différences entre la CUC et le CFR sont de type I, les deux ensembles sont semblables.

Les différences entre la CUC et l'ICCA sont du type IV. Les règles selon la CUC sont plus strictes, l'ICCA laisse plus de place au jugement. Étant donnée qu'il y a cette différence au niveau de la prise de décision, il existe un potentiel pour une différence de mesure.

1- Définition

CUC 1307	Une rénovation importante augmente la durée de vie utile et la capacité de l'immobilisation à générer des profits. Une transformation change l'usage de l'immobilisation et une réaffectation change aussi l'usage mais sans y faire de travaux majeurs (.01).
CFR 2-12	Rénovations : même définition que la CUC. Si ne réponds pas à une rénovation alors c'est une charge.
ICCA 3060	Amélioration : semblable à la définition d'une rénovation selon la CUC mais plus précis, l'amélioration doit aussi augmenter le potentiel de service (.29).

2- Mesure

CUC 1307	Pour comptabiliser les coûts de rénovations et transformations (.03) : Le coût doit être supérieur à 10% de la valeur d'un nouvel élément du même genre. Dans certains cas, le coût total doit être supérieur à \$ 100 000. Ne comprend pas les frais de démontage et de réparations des anciennes pièces réutilisées. Comptabilise le nouvel élément comme un ajout et l'ancien comme un retrait (.04).
CFR 2-12	Une transformation est comptabilisée de la même façon que la CUC, à la différence que l'on peut capitaliser les frais réparations des pièces réutilisées et que les frais de démontage sont passés à la dépense.
ICCA 3060	Le coût pour accroître le potentiel de service correspond à une amélioration (.29).

1308 – Remplacements planifiés des éléments de la voie

Pour cette section les différences sont du type IV entre la CUC et le CFR ainsi qu'entre la CUC et l'ICCA.

Selon la CUC, les coûts de main d'œuvre engagés dans le cadre des remplacements planifiés des éléments de la voie sont passés en charge tandis que selon le CFR ils sont capitalisés. Ceci peut avoir un impact sur le ratio d'exploitation puisque les dépenses, selon la CUC, sont plus élevées. La différence avec l'ICCA est que ces coûts ne sont capitalisés que s'ils répondent aux critères de capitalisation. Le ratio d'exploitation est donc susceptible d'être différent avec l'ICCA par rapport à la CUC. Il est intéressant de noter que, en pratique, pour ce poste, les chemins de fer Canadiens suivent la règle américaine pour la présentation de rapports financiers aux actionnaires.

CUC 1308	Pour les éléments planifiés de rails, les frais de main d'œuvre ne sont pas capitalisés, ils sont passés en charge (.01-.08). Pour le reste, la norme ressemble au chapitre 1303 nature des coûts à inclure dans les additions aux comptes de biens.
CFR 2-1 2-10	Les éléments chargés aux comptes de voies et équipement sont sensiblement les mêmes que la CUC, sauf dans le cas des remplacements planifiés des éléments de la voie, pour lesquels les coûts de main d'œuvre sont capitalisés. Les coûts de réparations, améliorations et changements dans le tracé des voies reçoivent aussi un traitement semblable à celui de la CUC. Le coût des voies achetées à crédit ou comme une location acquisition est enregistré à la valeur actualisée des paiements minimums exigibles. Peut ajouter les frais d'intérêts au coût des voies et équipement pour la période servant à les amener en état d'utilisation.
ICCA 3060	Les coûts à capitaliser dans les comptes de biens sont ceux nécessaires pour amener l'immobilisation en état d'utilisation (.07). Pour les améliorations, les frais sont capitalisés seulement si l'amélioration augmente le potentiel de service (.29). Les coûts pour maintenir le potentiel de service sont considérés comme des réparations et sont passés en charge (.29). Peut capitaliser les frais d'intérêts pour les projets échelonnés dans le temps (3850). On arrête de les capitaliser lorsque l'immobilisation est achevée ou en état d'utilisation (.27).

1309 – Aliénation de biens

Le résultat entre la CUC et le CFR est du type I. Les méthodes pour comptabiliser l'aliénation de biens sont semblables sauf que la CUC couvre plus d'un scénario.

Pour les différences entre la CUC et l'ICCA, la différence est au moment de constater le gain/perte sur l'immobilisation aliénée. Vu que la CUC fonctionne par catégories de biens, les gains et les pertes sont constatés lorsqu'il n'y a plus d'actifs dans la catégorie, ce qui se produit très rarement. Selon l'ICCA, les gains et les pertes sont constatés lorsque l'actif est aliéné. Cette différence est du type IV.

1- Définition

CUC 1309	Une aliénation de bien survient lorsqu'on dispose d'un bien ou qu'on le retire du service de transport. Une autre forme d'aliénation apparaît lorsqu'on modifie le bien de telle façon que l'on considère qu'il y a rénovation importante ou réaffectation au sens de la section 1307 (.01). Définitions: (.02) Coût : montant imputé aux comptes de bien relativement au bien aliéné (.03). Coût d'enlèvement: coût de démontage (ou démolition) et de la récupération du bien aliéné (.04). Valeur des biens de récupération : montant reçu pour les biens aliénés ou pour les matériaux récupérés si on les vend (.05).
CFR	Ne donne pas de définition.
ICCA 3060	Une cession correspond à une vente, destruction, perte, abandon ou expropriation d'une immobilisation (.56).

2- Mesure

CUC 1309	Méthodes comptables : Le coût moins la valeur de récupération est imputé à l'amortissement cumulé, sauf pour les aliénations de terrains et de matériaux de voie réutilisables (.06). Si l'aliénation comprend tous les biens d'une même catégorie, tout solde du compte d'amortissement cumulé doit être porté au débit ou au crédit selon le cas du compte de dépenses d'amortissement pertinent (.07). Dans certains cas il peut être justifié de rajuster le taux d'amortissement en appliquant la technique de la durée utile restante (.09, .10). Terrains ou biens non amortissables (.12) : Un terrain vendu est radié du bilan et le gain ou la perte imputé à l'état des résultats (.12). Les aliénations de matériaux de voie réutilisables sont comptabilisées de la même manière que les aliénations d'autres biens, sauf qu'on peut appliquer un traitement comptable particulier. Ce traitement consiste à transférer le coût estimatif du matériel utilisé au compte approprié d'actif immobilisé (ex : compte 113 – matériaux de voie usagé en entrepôt) ou à un compte de dépenses (lors de l'utilisation à des fins d'entretien) (.13-.17).
CFR 2-7 À 2-10	La valeur comptable moins la valeur de récupération est imputée au compte d'amortissement cumulé. Pour une unité de voie classifiée comme autre qu'amortissable, la valeur comptable nette moins la valeur de récupération est portée au compte général, 'autres dépenses'. Lorsque le bien est inclus dans le compte de biens amortissable mais ne fait pas partie de la base d'amortissement, la valeur comptable nette moins la valeur de récupération est passée à la dépense.
ICCA 3060	La différence entre le produit de cession et la valeur comptable nette est prise en compte dans le calcul du bénéfice de l'exercice (.56).

1310 – Échange de biens

En général les trois ensembles sont semblables, les échanges sont tous mesurés d'une façon similaire. Ce résultat est du type I.

1- Définitions

CUC 1310	Échange: transfert réciproque entre entreprises qui aboutit à l'acquisition d'actifs/services ou au règlement de passifs (.01). Opération ne constituant pas l'aboutissement du processus de génération de profits : Échange de biens contre des biens de même nature (.05, .06).
CFR	Ne donne pas de définitions.
ICCA 3830	Définitions semblables à celles de la CUC.

2- Mesure

CUC 1310	En général, les échanges de biens doivent être comptabilisés sur la base de la juste valeur des biens (ou des services) faisant l'objet de l'échange, comme pour les transactions en numéraires. Par conséquent, le coût d'un bien acquis en échange d'un autre bien correspond à la juste valeur du bien cédé. Si la juste valeur du bien reçu est plus clairement évidente que la juste valeur du bien cédé, c'est la première que l'on utilisera dans ce cas pour calculer le coût (.03). Dans le cas des opérations ne constituant pas l'aboutissement du processus de génération de profits, les biens acquis sont enregistrés au montant de la valeur comptable des biens cédés, ajustés du montant de la contrepartie monétaire reçue ou payée le cas échéant (.08-.10). Dans certains cas, un gain ou une perte pourrait être constaté aux résultats (.11).
CFR 2-1e)	La mesure est pareille à la CUC pour les échanges ne constituant pas l'aboutissement du processus de génération de profits. Pour les autres types d'échanges, il n'y a pas de directives, alors on se réfère au FASB.
ICCA 3830	Traitement semblable à celui de la CUC.

3- Présentation

CUC 1310	Pour les échanges ne constituant pas l'aboutissement du processus de génération de profits: doit indiquer le montant total de la perte (.11).
CFR	Aucune directive spécifique.
ICCA 3830	Pour les échanges ne constituant pas l'aboutissement du processus de génération de profits : doit indiquer la nature du bien et la base de mesure, le montant qui leur est attribué ainsi que les gains ou pertes (.13).

1311 – Comptabilisation de l'amortissement

Les différences entre la CUC et le CFR pour ce chapitre sont du type IV. Les règles selon la CUC et le CFR sont strictes : la méthode ainsi que les taux d'amortissement

doivent être approuvés par l'organisme de réglementation. Aux États-Unis, seule la méthode d'amortissement linéaire est permise. Au Canada, le chemin de fer peut utiliser la méthode d'amortissement qui représente mieux la courbe des avantages de ses actifs.

Les différences entre la CUC et l'ICCA sont aussi du type IV. Selon la CUC et l'ICCA, le chemin de fer peut utiliser la méthode d'amortissement qu'il juge appropriée, sauf que selon la CUC il doit faire approuver les taux d'amortissement par l'OTC. L'ICCA laisse plus de place au jugement professionnel et est, en général, plus conservateur. L'amortissement et la constatation de baisses de valeur sont calculés de manière prudente, augmentant les charges et réduisant le bénéfice. Un exemple est en 1995 lorsque le CN et le CP ont pris une réduction de valeur sur leurs immobilisations de l'Est. Selon l'ICCA, cette charge a été acceptée en vertu du principe de prudence, par contre, selon la CUC les chemins de fer n'ont pas pu radier le montant de leurs livres.

1- Définitions

CUC 1311	Le but de l'amortissement est de répartir la valeur d'utilisation d'une immobilisation sur la durée de vie utile d'une façon logique et systématique (.01). Durée de vie utile : période de temps entre l'installation et l'aliénation (.02). Valeur d'utilisation : coût moins valeur nette de récupération prévue (.03). Biens à amortir : les biens inclus dans les comptes de biens primaires (.04).
CFR 4-1 4-2	La seule définition donnée est celle de la méthode de classe homogène : Groupe selon lequel les charges d'amortissement sont calculées en fonction du montant des immobilisations dans chaque groupe de classes homogènes. Le taux d'amortissement doit répartir linéairement la valeur de service sur la durée de vie des immobilisations dans les classes homogènes.
ICCA 3060	Même but que la CUC. Durée de vie utile : sensiblement la même définition (.17). Valeur résiduelle : valeur de réalisation nette estimative d'une immobilisation à la fin de sa durée de vie utile pour l'entreprise (.14). Valeur de récupération : valeur de réalisation nette estimative d'une immobilisation à la fin de sa durée de vie (.15).

2- Mesure

CUC 1311	Utilise la méthode des classes homogènes et la technique de la durée utile restante (.06). La méthode des classes homogènes signifie que les taux d'amortissement sont déterminés par des moyennes établies à partir de regroupements de différentes catégories de biens (.07). Les contrats de location acquisition sont amortis de la même façon que les autres biens (.08). Les améliorations locatives sont amorties sur une période égale à la durée économique du bien ou, sur le reste de la durée du bail selon la plus courte des deux périodes (.09). Les taux d'amortissement sont fondés sur la valeur d'utilisation et la durée de vie utile du bien (.10). Ils sont révisés tous les 10 ans ou moins (.12-.14). Lorsque des additions ou réductions aux comptes de biens sont de 25% ou plus de l'investissement brut, on doit réviser le taux. Si
-------------	--

	l'estimation de la durée de vie utile d'une classe change de plus de 20%, on doit réviser le taux en dedans de 5 ans (.12 - .14).
CFR 4-1 4-2	L'amortissement doit être calculé en fonction d'un taux qui distribue la valeur de l'immobilisation linéairement sur la durée de vie. Les taux d'amortissement sont déterminés à partir d'une étude d'amortissement de chaque chemin de fer. L'étude d'amortissement doit contenir des méthodes actuarielles ou semi-actuarielles pour déterminer la durée de vie des immobilisations, des valeurs de récupération pour les équipements, l'amortissement pour chaque compte ou sous compte, d'autres facteurs et calculs reliés impliquant la procédure d'amortissement et des commentaires sur chaque ajustements et facteurs de jugement utilisés dans l'étude. Les taux doivent être révisés tous les 3 et 6 ans, sauf pour les chemins de fer de catégorie II.
ICCA 3060	L'amortissement est mesuré au plus élevé de (.31) : Le coût moins la valeur de récupération est réparti sur la durée de vie. Le coût moins la valeur résiduelle est réparti sur la durée de vie utile. La période d'amortissement ne doit pas dépasser 40 ans (.32) et la méthode et la durée de vie doivent être révisés périodiquement (.37).

1312 – Baux et 1302 – Comptes de biens

Les résultats dans ces chapitres sont de type I. Les trois ensembles de normes se ressemblent, ils ont tous les mêmes méthodes de mesure et de constatation.

CUC 1302	Les comptes de biens comprennent le coût des biens corporels, qu'ils appartiennent aux transporteurs ou soient utilisé en vertu de contrats de location-acquisition.
CFR 2-20	Non traité spécifiquement.
ICCA 3065	Non traité spécifiquement.

CUC 1312	Une location-acquisition est un bail selon lequel tous les risques et avantages sont transférés au locataire(.02). Une location-vente, du point de vue du bailleur, transfère tous les risques et avantages et, donne lieu à un gain ou une perte (.03). Une location-exploitation, du point de vue du bailleur et du preneur, ne transfère pas les risques et avantages (.05). Une location financement est semblable à une location-vente, mais il n'y a aucun gain/perte (.04). On comptabilise une location-exploitation lorsque la durée du bail est inférieure à 75% de la durée économique du bien, ou que la valeur actualisée des paiements minimums exigibles est inférieure à 90% de la juste valeur du bien. Les autres baux sont considérés comme une location vente/acquisition ou financement (.07). Les locations exploitations sont comptabilisées en imputant des revenus ou dépenses de location aux résultats. Les locations-acquisitions sont comptabilisées comme un passif et un actif au bilan et sont amortis de la même façon que les autres immobilisations. Les locations vente donnent lieu à une disposition d'actif de la part du bailleur.
CFR 2-20	Les définitions sont semblables, en ajoutant quelques critères : option d'achat à prix de faveur, clause qui transfère le titre de propriété à la fin du bail.
ICCA 3065	Traitement comptable similaire.

Section 1400 – Comptabilité des produits

Les résultats pour cette section sont du type I. L'ICCA est plus large dans le sens qu'elle laisse place au jugement professionnel. La CUC est plus précise car il y a seulement trois catégories de revenus. Le CFR est précis dans le sens qu'il dit où les revenus doivent être constatés mais il ne donne pas de méthode de constatation ou de moment de constatation.

CUC 1401 1402	Les catégories de revenus sont : transport de marchandises, transport des passagers et paiements de l'état. Les produits tirés du transport des marchandises doivent être constatés à la fin des mouvements. Pour le transport des passagers le revenu est comptabilisé lorsque le billet est utilisé (ou deux ans après la vente si non utilisé). Les produits de l'état sont comptabilisés lorsqu'il est possible de les évaluer (.01 - .03). S'il y a des redressements à faire aux comptes de produits ils sont faits aux comptes auxquels ils se rapportent, sauf pour les créances douteuses pour lesquelles on crée une provision (.01). La CUC ne donne pas de directives qui dit quand constater une créance douteuse ou comment créer la provision.
CFR	Le CFR ne donne pas de méthode de constatation ou de moment pour constater un revenu sauf qu'il dicte où les revenus doivent être constatés.
ICCA 3400	Selon l'ICCA il y a deux façons de constater les revenus. La méthode de l'achèvement des travaux et la méthode de l'avancement des travaux (.04 - .05). Les revenus sont constatés lorsque les risques et avantages reliés au biens ont été transférés à l'acquéreur et que tous les actes importants ont été exécutés (.07). Les produits sont constatés lorsque l'on peut mesurer le montant et que le recouvrement est raisonnablement certain (.09).

Section 1500 – Comptabilité des charges

Encore une fois, les résultats de cette section sont du type I. Les règles pour les charges sont plus spécifiques pour la CUC et le CFR. La CUC est plus spécifique parce qu'elle doit s'assurer que les dépenses sont comptabilisées dans les bons comptes pour fins d'uniformité dans le calcul du prix de revient. Le CFR est plus précis que l'ICCA car il dicte quels items constater et dans quels comptes. L'ICCA laisse plus de place au jugement.

CUC 1501 À 1517	Les coûts sont comptabilisés lorsqu'ils sont engagés et ils sont portés aux comptes auxquels ils se rapportent. Les chemins de fer doivent séparer les dépenses par centres de coût géographiques, ces centres sont les différentes subdivisions des chemins de fer. La CUC donne une liste des centres de coût géographiques pour le CN et le CP. Lorsque des charges sont recouvertes, elles doivent venir réduire le compte de dépense auxquelles elles se rapportent. Le but de la section sur les charges est de s'assurer que toutes les dépenses sont enregistrées dans le bon compte pour des fins de prix de revient.
CFR	Le CFR donne les items à constater et dans quels comptes les constater mais ne dit pas quand constater; les chemins de fer suivent alors les recommandations du FASB.
ICCA	L'ICCA ne contient pas de chapitre spécifique sur les charges, les règles sont plutôt incluses dans différentes sections du Manuel.

Section 1700 – Tableau des comptes

Cette section de la CUC donne une description de chaque compte du bilan, des biens, les comptes d'amortissement accumulé, les comptes de produits et de charges ainsi que les comptes d'amortissement. En général, la description dicte ce qui doit être inclus dans chaque compte. Dans le CFR, l'équivalent est contenu dans les sections de 0 à 798.5. Les descriptions du CFR diffèrent légèrement de celles de la CUC. Dans l'ICCA il n'y a pas de charte de comptes, les organisations décident des comptes dont ils ont besoin et font leur propre charte.

Dans les deux cas, la CUC et le CFR et la CUC et l'ICCA, il pourrait y avoir des différences de présentation (type II). Dans le premier cas, les chartes de comptes se ressemblent mais ne sont pas identiques. Dans le deuxième cas, les chartes peuvent être complètement différentes.

CUC 1700	Ce chapitre donne le tableau des comptes pour les comptes du bilan, les comptes de biens, les comptes d'amortissement accumulé, les comptes de produits, les comptes de charges, les autres comptes de produits et de charges et les comptes d'amortissement.
CFR 0 à 798.50	Semblable à la CUC. Property accounts, railway operating revenue accounts, operating expense accounts, income accounts, retained earnings accounts.
ICCA	Ne donne pas de charte de comptes.

5 - CONCLUSION

Faits Saillants

Les résultats de cette étude démontrent qu'il n'y a pas beaucoup de différences entre la CUC et le CFR. Par contre, il ne faudrait pas sous-estimer leur impact. Ces différences ont toutes pour effet de diminuer la comparabilité entre les chemins de fer au Canada et aux États-Unis. Par ailleurs, il y a plus de différences entre la CUC et l'ICCA.

Dans l'ensemble, les principales différences de mesure (type IV) touchent le traitement comptable des immobilisations et leur amortissement. Tel qu'identifié dans la section 4 (comparaison), les principales différences relevées sont les suivantes :

Différences de type IV (Mesure)		
CUC	CFR	ICCA
1105 – Opérations entre entités apparentées		X
1106 – Révision des montants minimums	X	X
1305 – Règle du montant minimum	X	X
1307 – Rénovations importantes, transformations et réaffectations		X
1308 – Remplacements planifié des éléments de la voie	X	X
1309 – Aliénation de biens		X
1311 – Comptabilisation de l'amortissement	X	X

Les chapitres 1106 et 1305 qui ont trait aux montants minimaux créent une différence de mesure. Selon l'ICCA, la décision d'importance relative est prise par l'organisation et selon la CUC, les montants minimaux sont décidés par l'OTC.

Pour le chapitre 1308, la CUC ne permet pas de capitaliser les frais de main d'œuvre pour les remplacements planifiés de la voie tandis qu'aux États-Unis on les capitalise. Ceci peut avoir un impact sur le ratio d'exploitation qui serait plus élevé au Canada puisque les charges sont plus élevées. Le ratio d'exploitation est une mesure de performance très importante dans le domaine ferroviaire car il mesure l'efficacité avec

laquelle les directeurs opèrent le chemin de fer. Si le ratio n'est pas calculé de la même façon, alors les résultats sont biaisés et, dans ce cas-ci, les chemins de fer américains s'en trouvent avantagés du fait que leurs dépenses ont le potentiel d'être moins élevées.

Pour le chapitre 1311, les chemins de fer américains n'ont pas de choix quant à la méthode d'amortissement, ils doivent utiliser la méthode linéaire et regrouper les actifs dans des classes homogènes. Au Canada, les chemins de fer peuvent utiliser la méthode qui représente mieux la courbe des avantages des actifs. Ceci peut créer une différence de mesure et encore une fois diminuer la comparabilité entre les chemins de fer. Dans les deux pays, les taux d'amortissement doivent être approuvés par l'organisme de réglementation. Il peut y avoir une différence de mesure et du ratio d'exploitation entre les deux si les pays n'utilisent pas la même méthode d'amortissement.

Les différences entre la CUC et l'ICCA sont plus nombreuses. Premièrement, les entreprises à qui s'appliquent les règles des deux ensembles de normes sont différentes. L'ICCA s'applique à toutes les entreprises à but lucratif et à but non lucratif tandis que la CUC s'applique seulement aux chemins de fer de juridiction fédérale. Les règles de la CUC sont plus strictes dans le sens que plutôt que de laisser le jugement aux chemins de fer, des règles précises sont dictées. D'ailleurs, la CUC fournit tous les comptes pour chaque poste des états financiers. L'ICCA laisse plus de place au jugement et est plus général dans l'application des normes. De plus, l'ICCA et la CUC n'ont pas le même but. L'ICCA fournit des informations sur la situation financière de l'entreprise aux utilisateurs des états financiers. Les utilisateurs peuvent être plusieurs personnes dont les investisseurs et les créanciers. La CUC donne aussi des informations financières mais pour les opérations effectuées au Canada seulement; elle demande aussi des informations sur les statistiques d'opérations. Les utilisateurs ne sont pas les mêmes, pour la CUC, seulement Transports Canada et l'Office ont accès à ces données. Entre autre, elles sont utilisées pour déterminer le prix de revient pour l'application des tarifs maximums pour le transport du grain. C'est une des raisons pour laquelle la CUC est plus détaillée.

Pour les autres différences, elles sont du même ordre que celles entre la CUC et le CFR. Il y a la règle du montant minimum –1305/1106, la différence étant que selon l'ICCA c'est l'organisme qui décide du montant de l'importance relative quant aux montants à passer en charge et, selon la CUC, les chemins de fer doivent demander à l'Office d'approuver les montants. Ceci peut créer une différence de mesure.

Quant à l'aliénation de biens - 1309, la différence est au moment de comptabiliser le gain/perte sur la disposition d'actifs. Selon la CUC, le gain est comptabilisé lorsque la catégorie d'actif est vide et selon l'ICCA, le gain/perte est comptabilisé au fur et à mesure que chaque actif est aliéné. La façon de faire selon la CUC ressemble beaucoup à la façon d'amortir les actifs pour fins fiscales. Ce poste a un impact sur la mesure car selon la CUC, il n'y a pratiquement jamais de gain ou de perte de comptabilisé car il est très rare qu'une catégorie soit vidée.

Pour les opérations entre entités apparentées – 1105, les deux ensembles de normes n'évaluent pas les échanges au même montant. Selon la CUC, la valeur marchande est utilisée et, selon l'ICCA, c'est la valeur comptable. Cette différence a un impact sur la valeur des actifs aux livres.

En guise de conclusion, un des principaux enjeux pour les utilisateurs des rapports financiers des chemins de fer est certainement au niveau de la capitalisation des dépenses vs. les passer à la charge. Plusieurs des principales différences relevées dans cette étude ont un impact sur cet aspect, que ce soit par l'établissement d'un montant minimal servant de démarcation entre ce qui est capitalisable et ce qui ne l'est pas, ou encore selon les critères définis pour rencontrer les conditions nécessaires à la constatation d'un actif au bilan. Comme la décision de capitaliser ou non des dépenses a un impact direct sur le bénéfice et sur le ratio d'exploitation, il pourrait être utile de connaître les résultats de cette étude avant de faire des comparaisons ou de conclure sur la performance financière des chemins de fer à partir des résultats comptables fournis dans leurs rapports financiers.

Limites

L'objectif de cette étude se limite à identifier les différences théoriques entre les trois ensembles de normes, et non à en vérifier l'application réelle en pratique. Par exemple, les remplacements planifiés des éléments de la voie représentent une source potentielle de différence de mesure entre la CUC et l'ICCA. Par contre, les pratiques en usage pour ce type de dépenses semblent similaires dans les rapports financiers établis selon la CUC et l'ICCA. La comparaison est basée sur les normes de la CUC, donc les normes de l'ICCA et du STB touchant des sujets non couverts dans la CUC ne sont pas traitées dans ce travail. La terminologie de l'ICCA et du CFR a été modifiée pour les fins de comparaison. L'analyse porte sur les chapitres 1000 à 1500 et 1700 de la CUC seulement, les chapitres de l'ICCA comparés sont tous contenus dans le volume I et pour le CFR, les sections comparées sont contenues dans Part 1200 et 1201. L'état de l'évolution de la situation financière n'est pas analysé.

Les résultats de la comparaison sont classés dans l'un de quatre types sur la base de l'interprétation de l'auteur. La distinction entre les résultats de type I (règles semblables), type II (différences de présentation), type III (différences de constatation) et type IV (différences de mesure) est parfois nuancée. En effet, des règles apparemment semblables peuvent pratiquement toujours faire l'objet de différences de présentation dépendant du niveau d'importance relative retenu (montants minimums) ou du désir de présenter certains éléments séparément ou non.

Avenues de Recherche Future

Les résultats de ce travail pourront être utilisés pour déterminer le pertinence des règles spécifiques aux chemins de fer, et pour déterminer si les normes devraient rester comme elles sont ou s'il n'y aurait pas lieu de les modifier pour les rendre plus comparables au CFR ou à l'ICCA.

Le travail pourrait servir de base pour des recherches futures ou plus poussées. On pourrait continuer la recherche et ajouter le FASB aux comparaisons. Enfin on pourrait chercher à quantifier l'impact des différences relevées à partir d'une estimation basée sur les informations contenues dans les états financiers réels des compagnies de chemin de fer.

BIBLIOGRAPHIE

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

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

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

Ministère de la justice du Canada, Chapitre C-10.4 –(1996 ch. 10) Loi sur les Transports au Canada, section 156. (1) et (2), 1996

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

Office des transports du Canada, La Classification Uniforme des Comptes, 1996

Office des transports du Canada, Arrêté N° 1998-R-318, 1998

Statistiques Canada, Le transport ferroviaire au Canada, 1996

Sites Internet:

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

Transports 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 Transportation Inc.: www.csx.com/med/press/press082698-93135.html