COMMISSION D'INTENDANCE DES PNEUS du Nouveau-Brunswick

Rapport Annuel 2005

COMMISSION D'INTENDANCE DES PNEUS du Nouveau-Brunswick

C.P. 308, succ. A
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 4Y9

102, rue Queen, bureau C
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 1A5

Tél : 506 454 8473

Téléc : 506 454 8471

Sans frais : 1 888 322 8473

Courriel : nbtire@nbnet.nb.ca

www.nbtire.com

TABLE DES MATIÈRES

Lettre au ministre 1

Sommaire des activités 2

Répercussions du programme 4

Mise au point de nouveaux produits 6

Développement du programme 8

Administration du PIP 9

Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick 11

Rapport des vérificateurs 12

Bilan 13

État des résultats 14

État de l'évolution de l'actif net 15

État des flux de trésorerie 16

Notes afférentes aux états financiers 17

Le 31 mars 2006

L'honorable Trevor A. Holder
Ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux
Case postale 6000
Fredericton (N.-B.)
E3B 5H1

Monsieur le ministre,

Au nom des membres de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel pour l'année financière allant du 1er janvier 2005 au 31 décembre 2005.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.



George Haines
Sous-ministre adjoint, Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux
Président, Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

P.j.

SOMMAIRE des activités



En 2005, le programme d'intendance des pneus (PIP) du Nouveau-Brunswick a recueilli plus de 6,5 millions de kilogrammes de caoutchouc recyclable à usage industriel auprès de plus de 800 détaillants de pneus de la province.

Environ 75 % de ce total vient des pneus usés d'automobile, tandis que les pneus de camion, de plus grandes dimensions, comptent pour le reste.

Les pneus de passager sont définis par règlement en fonction du diamètre de la jante, qui peut varier de 20,3 cm à 43,2 cm. En comparaison, les pneus de camion ont des jantes dont le diamètre varie de 43,2 cm à 62,2 cm.

Depuis l'instauration du programme il y a près d'une décennie, un système de mesure des « EPP » est utilisé pour produire des données statistiques annuelles. Un EPP désigne un équivalent de pneu de passager.

Fondé sur les estimations de longue date de l'industrie, ce système de mesure considère qu'un pneu de camion équivaut en gros à cinq pneus d'automobile pour ce qui est de la quantité de caoutchouc recyclable qu'on peut en tirer.

Exprimés sur cette échelle, plus de 880 000 EPP hors d'usage ont été détournés des lieux d'enfousisement du Nouveau-Brunswick en 2005.

Le concept du PIP définit les pneus hors d'usage comme une ressource de valeur plutôt qu'un problème d'élimination des déchets.

Des activités locales de ramassage, de collecte et de transport ont lieu un peu partout dans les localités de la province chaque jour ouvrable de l'année.

Il s'ensuit un flux constant de camions de transport qui livrent la ressource au parc industriel de Minto, où se trouve la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC).

La TRACC joue le rôle d'entrepreneur principal de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick pour ce qui est de la collecte, de la transformation et du recyclage ultime des pneus hors d'usage de la province.

En 2005, les nouveaux produits à valeur ajoutée à base de caoutchouc fabriqués à l'usine de la TRACC à Minto ont dépassé 6,1 millions de kilogrammes, ou 830 000 EPP.

Les matelas pour bétail destinés à l'industrie laitière de l'Amérique du Nord, de l'Europe et d'ailleurs représentent environ 90 % de cette production.

La TRACC fabrique aussi des rondelles de caoutchouc pour l'industrie lourde, des matériaux pour l'élimination du bruit et des chocs, des bases en ébonite pour les poteaux de voirie et d'entretien des routes et des rues, des garde-boue pour camions et remorques ainsi que d'autres produits industriels à usage spécial.

En 2005, les catégories de produits fabriqués par le PIP ont continué à s'étendre et comprennent maintenant des tuiles de couverture hybrides destinés à l'industrie de la construction résidentielle, commerciale et institutionnelle.



Un autre nouveau volet de production consiste dans des matériaux fabriqués à partir de caoutchouc en vrac tels que du « paillis d'écorce » synthétique à utiliser dans l'aménagement paysager.

Un autre produit du même type dont les essais ont été concluants est un couvre-sol pour les terrains de jeu, qui remplace le gravillon habituellement répandu autour de l'équipement de jeu extérieur.

Les efforts visant à élaborer un système de recyclage permanent pour les pneus tout terrain hors dimensions se sont poursuivis durant l'année.

Chaque année, les secteurs de l'agriculture, de la foresterie, de la construction et de l'exploitation minière mettent hors d'usage environ 5 000 pneus tout terrain au Nouveau-Brunswick.

Grâce à l'émergence de nouvelles technologies plus rentables, on commence à relever le défi technique complexe qu'est le déchiquetage de ces immenses pneus de fabrication spéciale. C'est dans un tel contexte que devrait être bientôt lancé un appel d'offres officiel pour trouver des entrepreneurs potentiels qui exploiteront un programme de pneus tout terrain à l'échelle provinciale dans le cadre du PIP.

RÉPERCUSSIONS du programme

L'objectif central du PIP du Nouveau-Brunswick n'a pas changé depuis l'instauration du programme il y a plus de neuf ans. Détourner les pneus hors d'usage du flux des déchets solides pour les recycler de manière productive est clairement l'essence du programme.

À tous les points de vue, le PIP s'est avéré particulièrement efficace par rapport aux coûts.

Au cours de la première pleine année de fonctionnement du programme en 1997, environ 450 000 EPP ont été ramassés partout dans la province en vue de leur recyclage. Comme il est mentionné, le nombre total d'EPP ramassé en 2005 a dépassé 880 000.

Tandis que le nombre de pneus hors d'usage ramassés grâce au PIP a pratiquement doublé depuis neuf ans, les coûts des intrants opérationnels, comme l'énergie utilisée pour le transport et la transformation, ont aussi considérablement augmenté durant la même période.

En comparaison, il n'y a pas eu d'augmentation correspondante du côté des dépenses du programme.

Les subventions de fonctionnement partielles qui sont versées par l'entremise du PIP pour chaque pneu hors d'usage ramassé et recyclé avec succès au Nouveau-Brunswick sont exactement les mêmes aujourd'hui qu'au démarrage du programme.



QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Il y a dix ans, les problèmes environnementaux causés par l'élimination des pneus hors d'usage étaient un facteur clé dans la planification du programme.

En plus du fléau répandu des pneus jetés illégalement dans la nature, le coût de l'élimination des pneus hors d'usage dans les lieux d'enfousisement régionales n'était plus tenable.

Depuis, ayant détourné plus de 7,5 millions d'EPP des décharges de la province, le PIP a permis aux commissions régionales de déchets solides et aux contribuables d'économiser des millions de dollars en coûts d'exploitation. Durant la même période, l'élimination illégale de pneus a beaucoup diminué.

Une autre priorité initiale du programme a été le nettoyage des vieilles accumulations de pneus usés dans divers endroits de la province, et chaque pneu hors d'usage ramassé à ces sites a été intégré à l'effort de recyclage du Nouveau-Brunswick pour en récupérer le caoutchouc.

PROGRÈS ÉCONOMIQUES

Les retombées positives continues du PIP pour l'économie provinciale sont le résultat de sa conception initiale, qui a accordé une grande priorité à la fabrication à valeur ajoutée.

De façon générale, l'industrie du recyclage des pneus en Amérique du Nord est très compétitive et souvent soumise à des fluctuations de prix qui touchent les produits de base, comme les morceaux de pneus déchiquetés ou la poudrette produite par les usines de transformation en vrac.

L'approche du Nouveau-Brunswick en matière d'intendance des pneus est plutôt centrée sur la production de produits finis à base de caoutchouc et accorde beaucoup d'importance aux marchés nationaux et internationaux.

Fabriquer des produits recyclés uniques pour des clients industriels et commerciaux, au lieu de produire de la poudrette de caoutchouc brut pour la livrer aux usines de recyclage ailleurs, s'est avéré un net avantage.

L'adoption d'un tel concept élargi de l'intendance a mené à de solides progrès économiques et à un éventail de retombées positives. Le PIP a clairement contribué à bâtir une industrie maison durable en fournissant de l'emploi à des gens du Nouveau-Brunswick à différents endroits de la province.



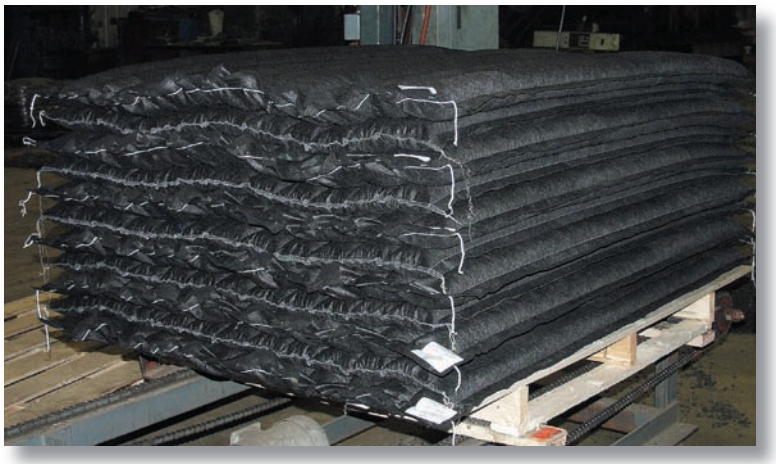
En 2005, par exemple, plus de 110 000 matelas pour bétail finis ont été produits à l'usine de la TRACC à Minto et expédiés à des clients qui avaient passé des commandes.

Les matelas sont conçus expressément pour les installations laitières modernes du Canada Atlantique au Mid West américain en passant par l'Irlande et la Scandinavie.

Chaque matelas Pro Mat est recouvert d'une enveloppe en tissu extrêmement durable et contient 60 kg de caoutchouc d'usage industriel de qualité récupéré des pneus hors d'usage du Nouveau-Brunswick.

Dans ce cas, l'importance que le PIP accorde au recyclage à valeur ajoutée a permis de capitaliser sur l'utilisation croissante de techniques sophistiquées dans le secteur laitier.

Une litière plus hygiénique pour le bétail, qui aide du même coup à prévenir les blessures aux pattes, représente clairement un avantage pour les producteurs. En fabriquant le bon produit au bon moment, le Nouveau-Brunswick a réussi à servir un marché spécialisé à l'échelle mondiale grâce au recyclage rentable de caoutchouc.



MISE AU POINT de nouveaux produits



L'élaboration et la mise à l'essai de nouvelles catégories de produits est un aspect fondamental des activités du PIP.

Au cours de l'année 2005, les essais sur le terrain des nouvelles tuiles de couverture hybrides de la TRACC ont pris de l'ampleur pour englober différentes structures résidentielles et diverses configurations de ligne de toit.

Le fini semblable à l'ardoise de ces tuiles combiné à leur durabilité intrinsèque est considéré comme un net avantage sur le plan de la commercialisation par rapport à l'ardoise et aux autres produits de couverture haut de gamme.

Elles représentent aussi le premier extrant du PIP à combiner du plastique recyclé à du caoutchouc dans sa fabrication.



PAILLIS D'ÉCORCE SYNTHÉTIQUE

Les produits de caoutchouc moulés ou ouvrés sont depuis longtemps un point central des activités de fabrication de la TRACC.

Or, de récentes avancées technologiques ont ouvert la voie à la production en vrac à grand volume. L'une des applications les plus prometteuses du genre est le « paillis d'écorce » fait de caoutchouc synthétique.

La TRACC a employé en 2005 une formulation avancée de cette matière, qui suscite un grand intérêt dans le secteur de l'aménagement paysager.

Le produit fini prend la forme de copeaux de caoutchouc très texturés de différentes dimensions, formes et couleurs, et il est pratiquement impossible de faire la différence avec le paillis d'écorce utilisé d'habitude dans les jardins commerciaux et résidentiels.

Contrairement au paillis d'écorce « naturel », l'équivalent en caoutchouc recyclé est essentiellement inerte en ce qui concerne le sol sous-jacent.

Ainsi, comme il ne se décomposera pas avec le temps, les effets potentiels sur l'acidité du sol ne sont plus une préoccupation. Il est beaucoup moins souvent nécessaire d'en rajouter, et les coûts d'entretien s'en trouvent grandement réduits.

COUVRE-SOL À BASE DE CAOUTCHOUC POUR LES TERRAINS DE JEU

Un autre nouvel extrant du PIP, étroitement apparenté au paillis d'écorce, consiste à relier des copeaux de caoutchouc de dimension similaire pour en faire un matériau qui ressemble à un tapis et qui sert de couvre-sol pour toutes les conditions climatiques.

Un projet pilote d'une durée d'un an visant à mettre le matériau à l'essai dans des conditions réelles a été mené en 2005, et les résultats sont très encourageants.

Le produit fini a été installé autour de l'équipement d'un terrain de jeu moderne utilisé quotidiennement par plus de 400 élèves de l'élémentaire au Nouveau-Brunswick. Le produit s'est avéré beaucoup plus mou sous les pieds que le gravillon traditionnellement utilisé à ces endroits.

De plus, la nouvelle surface a mieux résisté à la pluie et au temps froid et est plus facile d'accès pour les fauteuils roulants. Comparativement aux surfaces à base de gravier, ce genre de couvre-sol est aussi reconnu pour diminuer le risque de coupures, d'égratignures et d'ecchymoses légères subies par les élèves sur le terrain de jeu.

Les débouchés potentiels pour de telles applications particulières sont considérés comme prometteurs, tout comme pour les autres catégories de produits en vrac qui continueront à faire l'objet de recherches au cours des prochaines années.



DÉVELOPPEMENT du programme

L'évaluation des nouveaux services potentiels, des tendances et des percées de l'industrie est une priorité constante de la planification du PIP.

Les options de recyclage des pneus tout terrain du Nouveau-Brunswick demeurent un point central de nos efforts, car ce sont les seuls pneus hors d'usage qui ne sont pas visés par le programme actuel.



RECYCLAGE DES PNEUS TOUT TERRAIN

Environ 5 000 pneus tout terrain sont produits chaque année dans les secteurs de l'agriculture, de la foresterie, de la construction et de l'exploitation minière au Nouveau-Brunswick.

Étant donné les dimensions et le poids des pneus hors d'usage de cette catégorie, le volume de caoutchouc recyclable qu'ils contiennent est important. En revanche, ils sont très difficiles à recycler en raison de leur taille et de leur conception interne renforcée.

Les pneus utilisés dans le secteur de la construction, qui peuvent peser jusqu'à 450 kg, semblent minuscules à côté des pneus gigantesques de l'équipement lourd utilisé pour l'exploitation minière à ciel ouvert.

Les véhicules à usage spécial, pour lesquels ces pneus sont conçus, doivent avoir un rendement exceptionnel sur de longues périodes dans des conditions d'exploitation très rudes. Mais leur résistance accrue et leurs proportions massives signifient également que les systèmes habituels de déchiquetage des pneus de camion et de voiture ne peuvent traiter les pneus tout terrain hors d'usage.

Des efforts de recherche considérables sont en cours depuis un certain temps afin de trouver à ce problème une solution qui convient au contexte du Nouveau-Brunswick.

Il est clair que l'objectif est d'étendre toutes les dispositions du PIP aux pneus tout terrain hors d'usage et de les détourner du flux des déchets solides. Une telle entreprise réduirait de façon appréciable la pression sur les lieux d'enfousisement régionales de la province et accroîtrait l'approvisionnement en caoutchouc industriel de qualité réutilisé dans la fabrication de produits.

En ce qui concerne la planification, 2005 a marqué un point tournant important à cet égard, puisque des technologies plus rentables ont commencé à émerger un peu partout en Amérique du Nord, technologies qui pourraient éventuellement être appliquées à la transformation des pneus tout terrain.

Il semble, d'après ces progrès techniques, qu'un système tel que le PIP pourrait absorber des niveaux de production aussi faibles que 5 000 pneus tout terrain hors d'usage par année. Des efforts nombreux restent à fournir avant que le concept puisse devenir réalité.

À la fin de l'année, toutefois, des travaux avaient débuté pour préparer un appel d'offres officiel, qui sera diffusé auprès des entrepreneurs potentiels intéressés à relever le défi des pneus tout terrain au Nouveau-Brunswick. On s'attend à ce que l'appel d'offres soit lancé tôt en 2006 et signale le début d'un élargissement longtemps attendu du programme.

ADMINISTRATION du PIP

Des technologies avancées de l'information et une capacité de surveillance des données sont des exigences essentielles du système d'administration du PIP.

En moyenne, 23 000 kg de caoutchouc à usage industriel s'ajoutent à la collecte de pneus hors d'usage chaque jour ouvrable de l'année au Nouveau-Brunswick.

Assurer le suivi des ventes de pneus neufs, des opérations reliées aux droits environnementaux, des livraisons de pneus hors d'usage dans la province et de la production de produits finis comptent parmi les nombreuses catégories de données qui nécessitent un accès constant.

Un personnel composé de quatre personnes, dont trois au siège social du PIP à Fredericton et un inspecteur à Minto aux installations de la TRACC, s'acquitte des activités administratives du programme.

Il est essentiel que les systèmes de gestion des données du PIP produisent de l'information exacte sur demande. Le fait qu'une telle quantité de données brutes soient initialement entrées dans le système à partir d'emplacements à distance, tels que les détaillants de pneus, a aussi des répercussions importantes sur la conception des opérations.

Ont été entrepris en 2005 deux projets visant à permettre la saisie de données de surveillance détaillées le plus tôt possible au cours du processus de transformation des pneus dans de nouveaux produits recyclés.

Le premier de ces projets est la mise en œuvre d'une technologie numérique dans les activités de collectes locales de tout le Nouveau-Brunswick.



ENTRÉE DES DONNÉES PAR SCANNER NUMÉRIQUE

Comme il y a plus de 800 détaillants de pneus au Nouveau-Brunswick, la collecte locale des pneus hors d'usage en vue de leur transport vers Minto, qui est leur destination ultime, exige une planification soignée.

Une station-service typique dans une petite localité peut vendre quelques pneus par mois et être en mesure d'entreposer entre 15 et 20 pneus hors d'usage à la fois. En revanche, les détaillants plus importants dans les centres urbains peuvent entreposer des volumes élevés de pneus usés avant qu'il soit nécessaire de les ramasser.

Jusqu'à présent, la production de renseignements détaillés sur le nombre de pneus hors d'usage transportés vers Minto chaque jour dépendait de techniques de mesure individuelles, de vérifications visuelles et d'estimations.

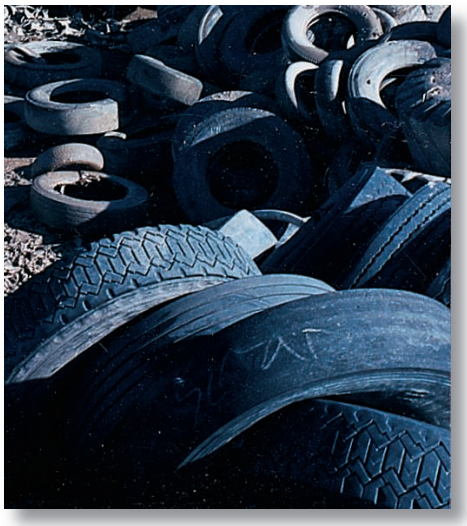
Un ajout au système du PIP est en voie d'élaboration; bientôt, des scanners numériques à main seront utilisés pour enregistrer et entrer les données.

Une fois pleinement fonctionnels, ces appareils à distance permettront au bout du compte à toutes les entreprises de camionnage du Nouveau-Brunswick qui participent à la collecte des pneus hors d'usage de transmettre de nombreuses données sur le chargement de chaque camion au siège social du PIP.

À plus long terme, cette technologie peut aussi servir à identifier l'origine exacte de chaque pneu hors d'usage ramassé chez les détaillants de la province. Il est clair que tous les aspects de la surveillance du programme profiteront de l'adoption d'un processus entièrement numérique pour l'entrée et l'analyse des données.

SYSTÈME DE MESURE DES EPP

Un examen approfondi de l'échelle de mesure des EPP utilisée pour calculer les volumes de pneus hors d'usage a débuté en 2005 et pourrait éventuellement mener à un changement dans la façon dont ces calculs sont faits.



Pour ce qui est du contenu en caoutchouc recyclable, la différence entre un chargement de pneus hors d'usage et un autre peut être considérable et va bien au-delà de la taille de la jante de chaque pneu.

Même deux pneus qui ont l'air de se ressembler ne produiront pas nécessairement des quantités équivalentes de caoutchouc utile. Ces variations dépendent du genre de pneu, du nombre de ceintures de renforcement que contient le pneu, de sa largeur, de la bande de roulement qui reste sur le pneu, de la quantité de matériaux autres que du caoutchouc utilisés dans la fabrication du pneu, etc.

Depuis des années, un système de mesure basé sur les EPP est largement utilisé dans l'industrie du recyclage des pneus.



Le terme EPP signifie « équivalent de pneu de passager » et suppose que le pneu moyen de voiture produira environ 9 kg de caoutchouc recyclable après sa transformation. En comparaison, un pneu de camion représente typiquement cinq EPP, parce qu'il peut générer jusqu'à 45 lb de caoutchouc aux fins de recyclage.

Ces moyennes sont fondées sur les estimations traditionnelles de l'industrie, et non sur des mesures exactes; elles ne reflètent donc peut-être pas pleinement les récentes tendances dans le secteur de l'automobile.

Par exemple, le poids moyen de ce qu'on appelle des pneus pour voiture de passager en Amérique du Nord a augmenté depuis quelques années avec la popularité grandissante des camions légers, des mini-fourgonnettes, des véhicules utilitaires sport, etc.

Une option à envisager pour l'avenir est le remplacement des EPP en tant que catégorie statistique par des bascules de pesage situées à différents stades du processus de collecte et de recyclage. Une fois pleinement mis en œuvre, un tel système pourrait produire des données plus précises sur la quantité de caoutchouc recyclable traité par le PIP à n'importe quel moment.

L'adoption de technologies numériques comme il est mentionné précédemment pourrait aussi faciliter la transition vers une analyse des données fondée sur le poids pour une surveillance plus rentable du programme.

COMMISSION D'INTENDANCE DES PNEUS du Nouveau-Brunswick

George Haines (président)
Sous-ministre adjoint
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux

Greg Shanks
Directeur de l'intendance
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux

Frank LeBlanc
Programme de recyclage et des récipients à boisson, Direction de l'intendance
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux

Liane Macfarlane
Directrice des politiques et de la planification
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux

Christelle Léger
Ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux

KPMG LLP
Chartered Accountants
Frederick Square
77 Westmorland Street Suite 700
Fredericton NB E3B 6Z3
Telephone (506) 452-8000
Fax (506) 450-0072
Internet www.kpmg.ca

One Factory Lane
Place Marven's
PO Box 827
Moncton NB E1C 8N6
Telephone (506) 856-4400
Fax (506) 856-4499

Harbour Building
133 Prince William Street
PO Box 2388 Stn Main
Saint John NB E2L 3V6
Telephone (506) 634-1000
Fax (506) 633-8828

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Au conseil d'administrateurs

Nous avons vérifié le bilan de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick au 31 décembre 2005 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Commission. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

En vertu de la Loi sur l'assainissement de l'environnement, la Commission tire du prélèvement de droits sur les pneus des produits dont il n'est pas possible de vérifier l'intégralité de façon satisfaisante. Par conséquent, notre vérification des produits tirés de ces droits s'est limitée aux montants comptabilisés dans les comptes de la Commission et nous n'avons pu déterminer si certains redressements auraient dû être apportés aux montants des produits, de l'excédent des produits sur les charges, de l'actif, du passif et du surplus.

À notre avis, à l'exception de l'effet des redressements que nous aurions pu juger nécessaires si nous avions été en mesure de vérifier l'intégralité des droits mentionnés au paragraphe précédent, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission au 31 décembre 2005 ainsi que des résultats de son exploitation, de l'évolution de son actif net et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables canadiens généralement reconnus.



Comptables agréés

Fredericton, Canada
Le 7 février 2006

KPMG LLP, a Canadian limited liability partnership is the Canadian member firm of KPMG International, a Swiss cooperative.

BILAN

31 décembre 2005, avec les chiffres correspondants de 2004

	2005	2004
Actif		
Encaisse	713 031 $	131 709 $
Débiteurs	503 729	484 929
Charges payées d'avance	3 770	2 989
Tranche à court terme des avances à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus (note 2)	58 076	55 942
	1 278 606	675 569
Placements	1 849 946	1 791 100
Avances à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus (note 2)	172 154	230 230
Immobilisations (note 3)	37 874	18 251
	3 338 580 $	2 715 150 $
Passif et actif net		
Passif :		
Créditeurs et charges à payer	262 017 $	21 059 $
Frais de traitement à payer	1 262 115	1 080 622
	1 524 132	1 101 681
Actif net :		
Investi dans des immobilisations	37 874	18 251
Non affecté	1 776 574	1 595 218
	1 814 448	1 613 469
	3 338 580 $	2 715 150 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil,

George Hawes, administrateur

ÉTATS DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2005, avec les chiffres correspondants de 2004

	2005	2004
Frais et droits	2 718 164 $	2 732 926 $
Charges :		
Frais de traitement des pneus usés	2 295 411	3 010 943
Salaires et avantages sociaux	141 642	163 040
Déplacements	13 256	28 677
Réunions du Conseil d'administration	1 343	3 157
Services professionnels	23 169	44 853
Honoraires de consultation	-	105 051
Projet de recyclage des pneus hors route	-	71 764
Communications et traduction	48 908	33 553
Bureau	13 494	14 530
Téléphone	6 414	5 740
Loyer	10 800	11 205
Assurance	5 394	5 622
Formation et abonnements	1 270	1 387
Intérêts et frais bancaires	683	735
Amortissement	13 114	6 553
Dons	-	14 400
Programme de développement du recyclage des pneus	-	48 500
Service de sécurité	22 119	3 304
	2 597 017	3 573 014
	121 147	(840 088)
Autre revenu :		
Revenu d'investissement	79 832	92 703
Taxe de vente harmonisée	-	1 812 518
	79 832	1 905 221
Excédent des produits par rapport aux charges	200 979 $	1 065 133 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET

Exercice terminé le 31 décembre 2005, avec les chiffres correspondants de 2004

	Investi dans des immobilisations	Non affecté	2005 Total	2004 Total
Solde au début de l'exercice	18 251 $	1 595 218 $	1 613 469 $	548 336 $
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(13 114)	214 093	200 979	1 065 133
Variation nette des investissements dans des immobilisations	32 737	(32 737)	–	-
Solde à la fin de l'exercice	37 874 $	1 776 574 $	1 814 448 $	1 613 469 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2005, avec les chiffres correspondants de 2004

	2005	2004
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Activités de fonctionnement :		
Excédent des produits par rapport aux charges	200 979 $	1 065 133 $
Amortissement hors caisse	13 114	6 553
Variations du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation:		
Augmentation des débiteurs	(18 800)	(76 582)
Augmentation des charges payées d'avance	(781)	(332)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	240 958	(1 814 987)
Augmentation des frais de traitement à payer	181 493	780 622
	616 963	(39 593)
Activités de financement et d'investissement :		
Acquisition d'immobilisations	(32 737)	(14 955)
Augmentation des placements	(73 901)	(276 787)
Avance à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus	-	(300 000)
Remboursement de Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus	55 942	13 828
	(50 696)	(577 914)
Augmentation (diminution) de la position de l'encaisse	566 267	(617 507)
Position de l'encaisse au début de l'exercice	131 709	749 216
Position de l'encaisse à la fin de l'exercice	697 976 $	131 709 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre 2005

La Commission d'intendance des pneus de Nouveau-Brunswick (la « Commision »), organisme sans but lucratif, a été constituée en vertu de la Loi sur l'assainissement de l'environnement. Sa principale activité est de superviser la collecte et le recyclage des pneus usés pour le compte du ministre de l'Environnement de la province du Nouveau-Brunswick.

1. Principales conventions comptables :

a) Généralités :

Les états financiers ont été préparés selon les principes comptables canadiens généralement reconnus.

b) Placements :

Les placements sont comptabilisés au coût. Si la valeur marchande des placements devient inférieure au coût, et que cette diminution est considérée comme étant autre que temporaire, les placements sont réduits à la valeur marchande.

c) Frais et droits :

La Commission reconnaît les frais et droits lorsque l'encaisse est reçu ou est recevable des détaillants de pneus. La Commission utilise une date de fermeture du 31 janvier de l'année suivante pour reconnaître les transferts de frais des détaillants de pneus reliés à l'année courante comme débiteurs.

d) Immobilisations :

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant et amorties selon la méthode linéaire et les taux annuels suivants :

Biens	Méthode	Taux
Matériel de bureau	amortissement linéaire	5 ans
Mobilier et agencements	amortissement linéaire	5 ans
Matériel informatique	amortissement linéaire	3 ans

e) Frais de traitement des pneus usés :

La Commission remet une portion des droits perçus sur les pneus à la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (« TRACC »). La moitié du montant payable est remise au moment de la collecte; l'autre moitié est payable lorsque TRACC a vendu les produits contenant la matière recyclée. Le montant total dû à TRACC est comptabilisé au moment du ramassage.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre 2005

1. Principales conventions comptables (suite) :

f) Utilisation d'estimations :

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables canadiens généralement reconnus nécessite que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants des éléments d'actif et de passif déclarés et la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les revenus et dépenses de la période. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

2. Avance à Tire Recycling Atlantic Canada Corporation :

Le montant avancé à TRACC est appuyé par un billet à ordre, garanti par un accord de sécurité générale, portant intérêt à 3,75 %, remboursable par versements mensuels de 5 476 $ incluant le principal et l'intérêt et dû en septembre 2009.

3. Immobilisations :

			2005	2004
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Matériel de bureau	16 774 $	15 563 $	1 211 $	1 719 $
Mobilier et agencements	11 551	8 406	3 145	3 793
Matériel informatique	75 611	42 093	33 518	12 739
	103 936 $	66 062 $	37 874 $	18 251 $

4. Juste valeur des avoirs financiers et des passifs financiers :

La juste valeur de l'encaisse, des débiteurs et des créditeurs et charges à payer du Conseil se rapproche de leur valeur comptable.

La juste valeur des placements au 31 décembre 2005 était de 1 827 584 $ (2004 – 1 781 497 $) d'après les listes publiées des valeurs marchandes.

La juste valeur des frais de traitement à payer ne peut être estimée compte tenu de l'incertitude du minutage relié au traitement et au remboursement rattaché.