LETTRE À LA MINISTRE

Le 31 mars 2005

L'honorable Brenda Fowlie
Ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux
C.P. 6000
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Madame la ministre,

Au nom du conseil d'administration de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, j'ai l'honneur de vous soumettre notre rapport annuel pour l'année financière allant du 1er janvier 2004 au 31 décembre 2004. Le rapport présente aussi un court survol du programme depuis sa mise sur pied en 1996.

Veuillez agréer, Madame la ministre, l'assurance de ma haute considération.

Humphrey Sheehan
Président
Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

Pièce jointe

INTRODUCTION

Le Programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick a connu une autre année record en 2004. Près d'un million de pneus usés de toutes les régions de la province ont été récupérés pour être recyclés et transformés en de nouveaux produits de caoutchouc à valeur ajoutée. C'est le taux de récupération le plus élevé jamais atteint depuis la mise sur pied du Programme d'intendance des pneus le 1er octobre 1996.

En plus des effets directs du programme, la huitième année d'exploitation a également été le point culminant d'une période très productive au chapitre de l'intendance au Nouveau-Brunswick, et le début d'une autre phase de croissance très stimulante.

Selon sa structure originale, le Programme d'intendance des pneus a évolué constamment au cours des années pour devenir un des meilleurs systèmes de recyclage de pneus usés au Canada. À partir de ce bilan positif, un effort considérable a commencé en 2004 pour accroître davantage l'activité de l'intendance à l'échelle provinciale.

Des étapes clés ont été entreprises pendant l'année, notamment : restructuration de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick pour confirmer son statut d'organisme provincial; élimination progressive de la structure originale de la Commission et établissement d'une Commission intérimaire pour orienter le processus du changement global. Dans ce contexte, une étude a également été entreprise pour examiner les modèles qui existent au Canada dans le domaine de l'intendance des matériaux multiples.

Cette année, d'autres investissements ont été effectués dans une technologie de pointe à la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation; une restructuration importante du design du secteur de la production de l'usine de Minto et un important projet pilote de recyclage des pneus usés surdimensionnés des véhicules hors route. La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick a concentré ses efforts en 2004 sur le renforcement des systèmes de technologie de l'information, la nomination d'un nouveau directeur général et la révision des modalités pour la surveillance du programme, la collecte des données et les rapports financiers.

En rétrospective, 2004 a permis de faire valoir les accomplissements importants du Programme d'intendance des pneus et l'appui considérable que ce programme reçoit du gouvernement et de la population du Nouveau-Brunswick. L'année a également été le début d'un programme élargi, et l'intendance de matériaux multiples pourrait devenir le mot d'ordre dans les années à venir. Grâce à notre expérience collective, l'environnement du Nouveau-Brunswick et notre économie semblent bénéficier de ce nouvel essor.

TABLE DES MATIÈRES

Lettre à la ministre

Introduction

Recyclage des pneus au Nouveau-Brunswick 1996 à 2004 4

Tracer de nouvelles voies 2004 7

Industrie et marchés 9

Projets spéciaux 10

Opérations 12

Tendances 14

Pionniers de l'intendance au Nouveau-Brunswick 15

Commission intérimaire d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick 16

États financiers 17

- Rapport des vérificateurs 18
- Bilan 19
- État des résultats 20
- État de l'évolution de l'actif net 21
- État des flux de trésorerie 22
- Notes afférentes aux états financiers 23

RECYCLAGE DES PNEUS AU NOUVEAU-BRUNSWICK 1996 À 2004

Depuis ses débuts modestes dans les années 1990, le Programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick a continué de croître pour devenir une des activités du genre connaissant le plus de succès au Canada.

En 2004, l'équivalent de 989 000 pneus de véhicules à passagers (EPP) ont été récupérés systématiquement de toutes les régions de la province pour être recyclés et transformés en nouveaux produits à valeur ajoutée. L'impact cumulatif du Programme d'intendance des pneus depuis 1996 a été considérable. Sur une période de huit ans, plus de 6,7 millions de EPP (équivalent de pneu de passagers) ont été détournés du flux des déchets solides du Nouveau-Brunswick et réacheminés pour la récupération et la réutilisation.

Le programme visait au début à régler plusieurs problèmes chroniques associés à l'élimination des pneus usés au Nouveau-Brunswick. Les efforts visant à traiter ces matériaux dans les lieux d'enfouissement étaient devenus un fardeau financier excessif pour les Commissions régionales de gestion des déchets solides, ainsi que pour les contribuables locaux. Le dépôt illégal répandu des pneus dans les champs, forêts, rivières et cours d'eau menaçait également l'environnement et ternissait l'image de la province pittoresque.

Solution provinciale

Dès le début, l'approche adoptée au Nouveau-Brunswick pour relever ce défi visait à arriver à une solution provinciale à long terme plutôt que de dépendre des grands États au-delà de nos frontières pour terminer le cycle. Le premier objectif serait de fabriquer de nouveaux produits en caoutchouc à valeur ajoutée au Nouveau-Brunswick, plutôt que de produire du caoutchouc granulaire brut pour alimenter les installations de recyclage ailleurs.

Au cours des années, l'accent mis sur le concept élargi de l'intendance des pneus a eu des retombées importantes pour notre économie provinciale, et pour l'environnement. En transformant des déchets solides, qui posaient un problème, en une ressource valable, le Programme d'intendance des pneus a contribué à bâtir une industrie provinciale viable, offrant de l'emploi à plus de 50 Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises dans la province.

La plupart de ces nouvelles perspectives d'emploi ont été concentrées à l'usine de la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC), à Minto, au Nouveau-Brunswick. L'usine de TRACC a évolué au cours des huit dernières années pour devenir une des opérations du genre les plus avancées sur le plan technique. Depuis 2000, plus de 98 % de toute sa production annuelle a été sous forme de produits de caoutchouc à valeur ajoutée.

** (EPP) La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick utilise une mesure standard de l'industrie de 20 livres fondée sur la quantité de matériaux de déchets contenue dans un pneu de passagers moyen. Les pneus usés des véhicules de passagers comptent comme un EPP, alors que les pneus des gros camions représentent cinq EPP.*

Produits à valeur ajoutée et marchés divers

Au début du Programme d'intendance des pneus, la capacité de production de Minto était limitée par la technologie disponible et le délai exigé pour développer et servir de nouveaux marchés.

Après un changement de propriétaire en 1997, et après des investissements considérables dans de nouveaux appareils, TRACC a entrepris une solide démarche vers l'avenir. Depuis, la société a manifesté une capacité unique de concevoir de nouvelles technologies internes et d'identifier de nouveaux marchés pour appuyer la diversification des produits.

La production accrue de TRACC à l'heure actuelle est axée sur des matelas au détail « Pro-Mat » qui ont été bien accueillis par l'industrie laitière en Amérique du Nord et ailleurs. Grâce à l'acquisition régulière d'une nouvelle technologie et à la rationalisation du procédé, plus de 100 000 matelas sont maintenant expédiés tous les ans de Minto vers des clients dans le monde entier.

L'entreprise produit aussi divers joints d'étanchéité de caoutchouc pour l'industrie lourde, du matériau de suppression des bruits et des amortisseurs et des bases de caoutchouc dur pour les poteaux d'entretien des routes et des rues, des garde-boue de camions et de tracteurs ainsi que d'autres produits industriels spécialisés.

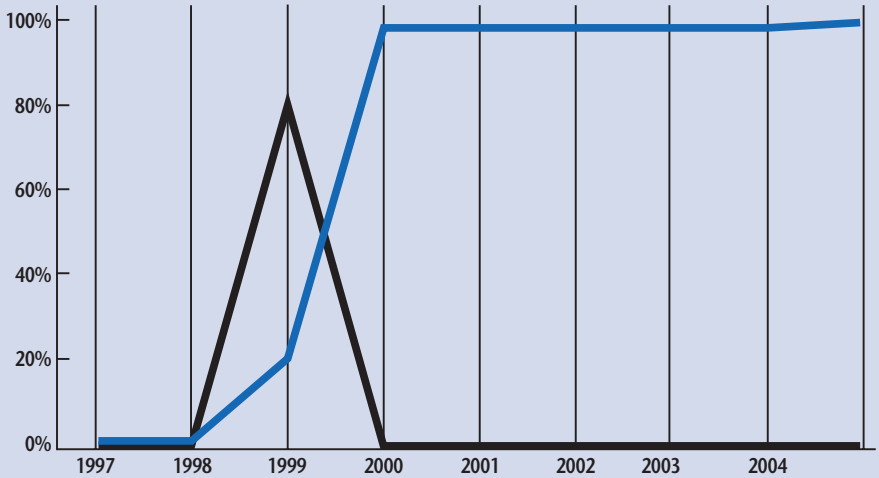
Accent mis sur la technologie

Au cours des cinq dernières années en particulier, la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick et TRACC ont ensemble appuyé un programme de développement et de recherche actif, visant à présenter de nouveaux produits pour le marché à long terme.

Le produit le plus avancé est le nouveau type de tuile de couverture genre ardoise, fabriqué à partir d'un mélange de pneus usés transformés et de plastique recyclé. Grâce à la participation de la faculté de génie de l'Université du Nouveau-Brunswick et au soutien financier de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick et de l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique, le produit devrait être prêt pour être présenté en 2005. Les premières réactions indiquent que les perspectives de commercialisation des matériaux de construction à haute gamme au Canada Atlantique et dans le Nord-Est des États-Unis sont bonnes. Plusieurs fournisseurs manifestent beaucoup d'intérêt actuellement.

La Commission d'intendance des

Recyclage des pneus (EPP) du N.-B. en produits à valeur ajoutée



pneus du Nouveau-Brunswick a travaillé à un projet visant à développer un nouveau système pour recycler les pneus usés des véhicules hors route surdimensionnés des secteurs agricoles, forestiers, miniers et de la construction. Jusqu'à tout récemment, la grande dimension et la structure interne des pneus usés des véhicules hors route empêchaient leur transformation à l'aide de l'équipement utilisé pour traiter les pneus des camions et des voitures de tourisme. Plusieurs solutions sont actuellement à l'étude; on prévoit qu'un procédé de recyclage à échelle réelle des pneus de véhicules hors route sera utilisé au Nouveau-Brunswick d'ici l'an prochain.

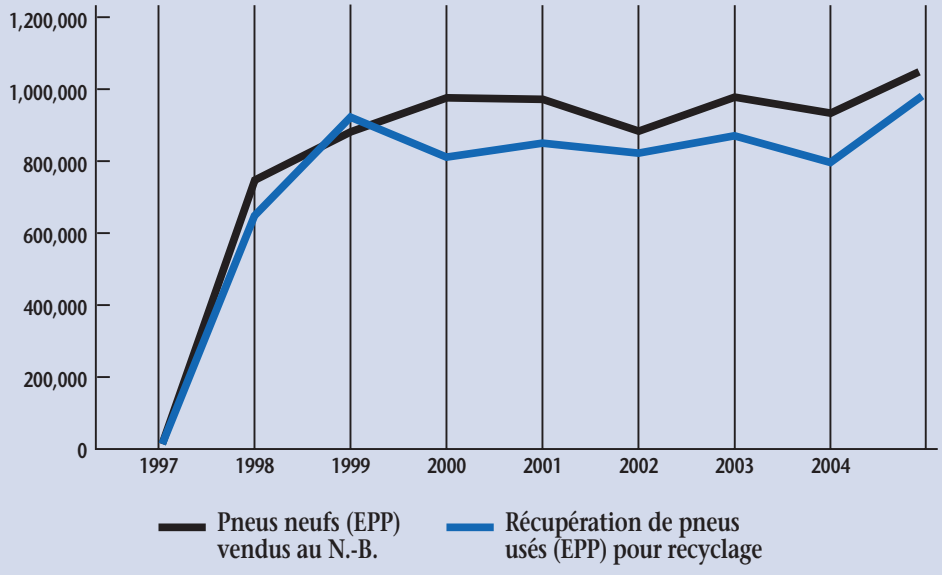
Maximisation de la récupération de la ressource

En moyenne, plus de 900 000 nouveaux pneus sont vendus au Nouveau-Brunswick chaque année. La plupart des pneus usés enlevés des véhicules pendant l'installation des nouveaux pneus sont simplement laissés chez le détaillant par l'acheteur. Les pneus sont entreposés temporairement sur place par le détaillant, en attendant qu'ils soient ramassés et transportés par camion directement à TRACC.

Tous les pneus usés enlevés des véhicules ne sont pas laissés chez le détaillant toutefois. Entre 10 à 15 % sont conservés par leurs propriétaires pour être réinstallés à une date ultérieure, par exemple lors de la prochaine saison, dans le cas des pneus d'hiver.

Lorsque le Programme d'intendance des pneus a été mis sur pied, une méthode clé choisie pour mesurer l'impact de ce programme au fil des années était le taux de récupération des pneus usés. En comparant attentivement le nombre de nouveaux pneus vendus chaque année, contre le nombre de pneus usés reçus annuellement au site de TRACC, on peut avoir une idée assez précise de l'efficacité de la collecte des pneus usés.

Récupération de pneus usés du N.-B. (EPP) pour recyclage à l'usine de TRACC



Depuis la fin des années 1990, le taux de récupération des pneus usés au Nouveau-Brunswick s'est situé constamment parmi les taux les plus élevés pour ce genre de récupération en Amérique du Nord. Ce taux qui reste à une moyenne de 87 %, représente un accomplissement majeur en matière de récupération de la ressource.

Pratiquement chaque pneu usé pouvant être disponible pour le recyclage au Nouveau-Brunswick est récupéré, transporté et transformé à TRACC, dans les semaines suivant son entreposage initial au site du détaillant.

TRACER DE NOUVELLES VOIES 2004

En plus de son impact évident sur le recyclage des pneus, le Programme d'intendance des pneus offre une source d'information valable pour la planification à l'avenir.

Il documente la façon dont les défis environnementaux peuvent être transformés pour assurer un développement viable et une croissance économique valable. Dans le sens large, il fait valoir l'avantage de l'intégration des principes d'intendance de façon plus générale, à un moment où le Nouveau-Brunswick regarde vers l'avenir.

Expansion de l'intendance au Nouveau-Brunswick

L'accent étant mis sur le plus long terme, des discussions détaillées ont été entamées au sein du gouvernement au début de 2004 pour examiner la possibilité d'une activité d'intendance accrue dans la province.

Le bilan positif établi par le Programme d'intendance des pneus est clairement un avantage à cet égard. Il offre une solide base opérationnelle et des contacts provinciaux avec divers intervenants clés. Pendant la phase de développement de toute nouvelle initiative, ces atouts peuvent s'avérer avantageux.

Plusieurs autres provinces canadiennes ont pris des mesures pour accroître le nombre et la diversité des services d'intendance offerts. Par l'entremise de la Canadian Association of Tire Recycling Agencies (CATRA), la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick a un accès direct à des données actuelles et archivées concernant ses efforts, ce qui peut s'avérer très utile pour la conception des nouvelles stratégies pour le programme.

Précision concernant la taxe de vente harmonisée

Une autre question importante qui a été examinée de façon détaillée en 2004 concernait les aspects structurels du Programme d'intendance des pneus par rapport à la taxe fédérale-provinciale de vente harmonisée. Depuis 1996, tous les droits environnementaux imposés sur les nouveaux achats de pneus au Nouveau-Brunswick comprennent une composante pour la TVH. Les droits ont été établis parallèlement au Programme d'intendance des pneus et sont demeurés à 3 $ par pneu pour les jantes de 8 po à 17 po et de 9 $ par pneu pour les jantes de plus de 17 po jusqu'à un maximum de 24,5 po.

Pendant des années, les programmes de recyclage des pneus gérés par les gouvernements provinciaux au Canada se sont penchés sur une série de problèmes complexes au sujet du calcul de la TVH avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Dans le cas du Nouveau-Brunswick, la décision initiale de 1996

d'établir la Commission d'intendance des pneus comme société à but non lucratif distincte du gouvernement provincial, a placé le Programme d'intendance des pneus dans une zone grise en ce qui a trait au calcul de la TVH.

Il a été convenu ultimement que si sa structure corporative n'était pas modifiée, la Commission d'intendance des pneus pourrait devoir payer un montant additionnel de TVH à l'avenir, pour les services reçus de TRACC, malgré que la TVH obligatoire de 15 % est déjà intégrée aux droits environnementaux payés par les consommateurs sur l'achat de pneus neufs.

Bâtir une nouvelle structure

Pour clarifier cette question une fois pour toute, le gouvernement a pris une mesure précise en 2004 afin de réviser officiellement les définitions structurelles et législatives de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, en vue de préciser son statut comme organisme provincial. Cette révision est effectuée par des modifications au Règlement #96-82 du N.-B., qui sont entrées en vigueur le 26 mars. Ces modifications préservent l'approche qui a toujours été adoptée au Nouveau-Brunswick pour le calcul de la TVH sur les droits environnementaux des pneus usés, et évitent des coûts supplémentaires pour les consommateurs de la province.

Créer un conseil par intérim

D'importantes révisions à la structure et à la composition du conseil s'imposaient dans le cadre des modifications au Règlement susmentionné. Il n'était pas possible de maintenir la composition traditionnelle selon laquelle la majorité des conseillers provenaient de l'industrie, dans la nouvelle structure d'un organisme provincial. Un nouveau conseil d'administration par intérim a été nommé et chargé de surveiller ce processus de changement en général; ce conseil étant composé de représentants du ministère de l'Environnement et des Gouvernements locaux.

Les membres du conseil de l'ancienne structure de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, qui avaient siégé de façon continue depuis le début du Programme d'intendance des pneus, ont été dégagés de leurs obligations envers le ministère. Ainsi, chaque personne pouvait soumettre sa démission, qui avait pour effet juridique d'abolir progressivement l'ancien conseil, après huit ans de réalisations extraordinaires de la part de tous les participants.

Évaluation des solutions pour le programme

Une des premières mesures que le conseil par intérim a prise a été de commander une étude des programmes d'intendance des matériaux multiples au Canada. Si le gouvernement provincial décide d'adopter cette nouvelle approche, le champ d'action du conseil à l'avenir s'étendra bien au-delà du recyclage des pneus usés.

Même si aucune décision n'a encore été prise, les nouvelles possibilités envisagées comprennent le recyclage des restes de peinture et la récupération et la réutilisation des composantes électroniques. On prévoit qu'un nouvel organisme dynamique pourrait être entièrement fonctionnel d'ici le début de 2006. Il serait chargé d'établir un mandat d'intendance élargi pour le Nouveau-Brunswick.

INDUSTRIE ET MARCHÉS

La Tire Recycling Atlantic Canada Corporation de Minto, Nouveau-Brunswick (TRACC) est le principal entrepreneur de la Commission pour la collecte, la transformation et le recyclage des pneus usés depuis 1996.

La durée de l'entente de cinq ans entre la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick et TRACC est valide jusqu'à 2007. Elle démontre l'importance de développer de nouveaux produits à valeur ajoutée complémentaires à ceux qui contribuent déjà à la solide performance du Programme d'intendance des pneus sur le marché. À la suite d'une vaste mise à niveau de la technologie, la capacité de production générale de la société a augmenté dans plusieurs domaines clés en 2004.

Les efforts de cette année ont d'abord été axés sur la transformation initiale dans la zone de réception des pneus. La construction d'un nouveau système de déchiquetage extérieur a été terminée au début de 2004. Cette construction a eu un effet immédiat, puisque la rapidité de la transformation préliminaire a augmenté considérablement et que la production est devenue plus uniforme pour ce qui est de la dimension et du poids.

Au cours des dernières années, l'aire de fabrication la plus importante de l'usine a été réservée pour les matelas pour bétail. Au cours de l'année, un deuxième investissement d'importance dans une nouvelle technologie a permis de refaire le design de ces installations de production.

Après l'acquisition d'une nouvelle unité ultramoderne « Rasper », la surface utile exigée pour la production de matelas a diminué de plus de 50 %. En même temps, la vitesse de production sur la ligne « ProMat » a augmenté de 200 %, après la mise en service de Rasper. L'investissement de TRACC à cet égard est perçu comme une étape pivot, et assure à l'entreprise une importante capacité d'expansion ultérieure.

Une aide financière de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick et de l'APÉCA a joué un rôle clé dans l'acquisition de cette nouvelle technologie ultramoderne, qui a donné immédiatement lieu à d'autres mises à niveau à l'usine de Minto. Par exemple, une grande surface utile de production auparavant réservée aux matelas pour bétail est maintenant en voie d'être réaménagée et réusinée pour d'autres opérations manufacturières.

Un autre avantage important du système Rasper est sa capacité de répondre constamment à la demande accrue d'expédition de matelas pour bétail, en augmentant l'inventaire entreposé sur le site. Plus de 100 000 matelas sont maintenant fabriqués annuellement à TRACC. Le fait d'avoir un gros inventaire sera un avantage important pour ordonnancer les expéditions vers les clients en Europe et en Amérique du Nord.

Un autre marché étranger possible que TRACC poursuit comprend l'Amérique centrale et les Caraïbes, dont la réaction à un passage d'essai de production de petits pneus réchappés et remoulés s'est avérée encourageant. On devrait étudier d'autres possibilités du genre en 2005, à mesure que l'opération de reconstruction des pneus de TRACC sera exclusivement orientée vers les marchés étrangers.

PROJETS SPÉCIAUX

La recherche et le développement de nouvelles composantes de services possibles, les produits à valeur ajoutée ou les systèmes de transformation pour renforcer le Programme d'intendance des pneus, ont toujours été des priorités de la Commission.

La recherche continue d'une méthode abordable et pratique pour recycler les pneus usés des véhicules hors route a produit des résultats intéressants en 2004. Un nouvel effort a également été entrepris au cours de l'année pour étudier la possibilité d'utiliser du caoutchouc granulaire d'une formule spéciale dans les terrains de jeux scolaires.

Recyclage des pneus usés des véhicules hors route

Environ 300 tonnes de pneus usés surdimensionnés des véhicules hors route du centre du Nouveau-Brunswick ont été recyclés au cours de la première moitié de 2004, dans le cadre d'un projet pilote entre la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick et Recyc Granutech Ltd. de Plessisville, Québec.

Plus de 5 000 pneus usés de véhicules hors route sont produits chaque année par les secteurs agricoles, forestiers, miniers et de la construction au Nouveau-Brunswick. Numériquement, cela représente moins de 0,5 % de la production totale de pneus usés de la province. Si l'on tient compte de la dimension, toutefois les pneus usés des véhicules hors route représentent près de 8 % du total de EPP récupérés. Les grandes dimensions et le design renforcé de ces pneus de catégorie spéciale rendent impossible leur transformation avec des appareils conçus pour le déchiquetage des pneus de voitures et de camions normaux.

Le projet Recyc Granutech a commencé au milieu de l'hiver et a été mené à bien en collaboration avec la Commission régionale de gestion des déchets de Fredericton. La Commission séparait les pneus usés de grandes dimensions de son flux de déchets solides normal depuis plusieurs années.

La recherche démontre que Recyc Granutech a offert la solution technique la moins coûteuse, et ce à une distance de transport raisonnable du Nouveau-Brunswick. La Commission a reçu également des garanties que l'usine de Plessisville pouvait traiter même les plus gros pneus de véhicules hors route. Ayant été maintenu pendant l'hiver et le printemps, le projet pilote a répondu à tous les critères de rendement pour la production du recyclage. Le transport s'est bien déroulé également, tandis que les coûts globaux ont été calculés à environ 270 $ la tonne de caoutchouc provenant des véhicules hors route.

La confirmation qu'une telle solution à l'extérieur de la province pouvait être techniquement viable a été une étape importante. Néanmoins, il est toujours évident

qu'il est préférable de trouver une solution économique pour transformer les pneus des véhicules hors route, à l'intérieur du Nouveau-Brunswick.

Essai du caoutchouc granulaire pour les terrains de jeux

Un nouveau style de granule de caoutchouc devant servir de matériau de base dans les terrains de jeux scolaires fait l'objet d'une évaluation sur place d'une durée de 12 mois à Fredericton.

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick a fourni le financement, alors que RTS Co. Ltd. de la Nouvelle-Écosse a terminé l'installation à l'école Park Street du côté nord de la ville. Susan Mackenzie du Comité du parc communautaire de Fulton Heights était la principale organisatrice du projet.

La composition de ce granule pour terrain de jeux est très différente de celle utilisée dans les premiers essais. Elle contient beaucoup plus de pièces genre chaîne liées ensemble pour former une base en nid d'abeilles résistante. Le résultat est une couverture durable plus ou moins semblable à un tapis de paille multicolore.

La surface est beaucoup plus douce pour les pieds que le petit gravier rond utilisé traditionnellement dans les zones très fréquentées près des glissades et des appareils de montage. Le but de ces applications est de limiter le risque d'éraflures, de blessures ou d'ecchymoses sur le terrain de jeux, sans augmenter pour autant les coûts d'entretien à long terme.

Ce matériau rend la zone plus accessible aux fauteuils roulants, contrairement aux surfaces traditionnelles qui pouvaient limiter les mouvements en fauteuils roulants. Vu sa structure poreuse, le matériau se draine bien également, ce qui devrait donner moins d'accumulation de glace pendant les mois d'hiver.

La Commission a été ravie d'appuyer la collectivité tout en poursuivant ses efforts d'évaluation des autres utilisations du caoutchouc granulaire. L'installation a été terminée en juin 2004, et les premières évaluations auront lieu l'été prochain, après que les élèves de l'école Park Street auront utilisé cette surface unique pendant un an, dans toutes les conditions météorologiques.

OPÉRATIONS

La gestion du Programme d'intendance des pneus qui consiste à récupérer et à recycler les pneus usés tous les jours de l'année, représente une tâche colossale pour ce qui est de la collecte, du stockage et de la gestion des données.

Près de trois millions de dollars en dépôts environnementaux sont perçus tous les ans sur les pneus neufs vendus dans la province, afin de subventionner partiellement les opérations du Programme d'intendance des pneus. Assurer un relevé de ces revenus pour toutes les étapes du processus est une tâche aussi exigeante. Les membres du personnel du programme se concentrent constamment sur ces fonctions, et travaillent avec TRACC et plus de 900 détaillants de pneus dans l'ensemble du Nouveau-Brunswick.

Les systèmes de données ont exigé une mise à jour et un maintien sophistiqués sur une base régulière pour traiter l'énorme quantité d'information produite afin d'appuyer le Programme d'intendance des pneus. En 2004, l'étape préliminaire d'une nouvelle approche pour la surveillance du nombre exact de pneus usés reçus au site de TRACC chaque semaine a été entreprise. Une fois ce système achevé, les appareils de scannage automatique permettront de surveiller ces données à divers points du cycle du programme et permettront aussi de réaliser d'autres efficacités.

En plus de ses responsabilités normales, la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick a entrepris aussi un vaste changement interne au cours de l'année.

L'abolition progressive de la première structure de la Commission de 1996, afin de définir le statut du Programme d'intendance des pneus concernant la taxe de vente harmonisée, a été une étape à cet égard. La confirmation que la Commission d'intendance des pneus usés est un organisme provincial désigné pour la TVH a ouvert la voie à la nomination d'un nouveau conseil par intérim.

La résolution de cette question a également enlevé une importante responsabilité financière, qui aurait pu découler d'une augmentation substantielle des paiements de TVH sur les futurs dépôts environnementaux. La Commission d'intendance des pneus a toujours maintenu une réserve d'urgence pour assurer la stabilité du programme en cas de ralentissement important sur les marchés du recyclage, et d'autres incidents imprévus. Après la résolution de la question de la TVH, les fonds qui étaient détenus dans un compte distinct pour cette fonction précise sont devenus disponibles et ont pu être transférés à la réserve d'urgence générale de la Commission. Cela a augmenté davantage la capacité de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick à protéger les intérêts à long terme des consommateurs des pneus du Nouveau-Brunswick et de l'ensemble du programme.

En juin 2004, Jamie Seamans a été nommé directeur général de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick. La nomination de M. Seamans a été l'aboutissement d'un processus de recrutement et d'un concours public qui ont commencé au début de l'année.

Pour assurer à la Commission par intérim un plus grand soutien en matière de planification, une étude comparative des programmes d'intendance de l'ensemble du Canada a également été commandée pour étudier la possibilité d'établir un programme d'intendance de matériaux multiples au Nouveau-Brunswick.

Un autre changement fonctionnel important survenu au cours de l'année portait sur la méthode de calcul des revenus des dépôts environnementaux à des fins de rapport financier.

Dès le début du Programme d'intendance des pneus, il a été reconnu qu'il y aurait un décalage entre le paiement, par les acheteurs de pneus, des dépôts environnementaux et le transfert de ces fonds par les détaillants de pneus à la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick. Il n'y a pas d'autres frais de traitement pour ce processus, puisque les détaillants de pneus au Nouveau-Brunswick remettent le montant total des droits environnementaux perçus.

Au cours des années toutefois le délai pour effectuer ces transferts est devenu considérable. Pour les rapports financiers, ces délais se sont avérés de plus en plus problématiques, en particulier pour les dernières semaines de chaque année financière. Les revenus des dépôts environnementaux d'une année par exemple étaient encore en voie d'être compilés pour les rapports au cours de la période de douze mois suivante.

Pour rectifier cette situation, simplifier la base de comparaison d'année en année, et assurer que les rapports des revenus soient constants à l'avenir, un changement important à la procédure est en cours pendant cet exercice financier. À partir de 2004, le 31 janvier sera la date finale pour les rapports des transferts des dépôts environnementaux des détaillants à la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick. Aucun revenu reçu après cette date ne sera crédité à l'exercice financier précédent. Plutôt, un compte distinct sera créé pour indiquer les revenus de l'année précédente selon que l'exigera la procédure comptable applicable.

À court terme, ces révisions auront pour effet manifestement de créer un manque à gagner apparent en revenus pour la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick en 2004, comparativement aux rapports annuels précédents. D'autre part, cela devrait être contrebalancé en 2005 par l'application de tous les revenus des frais reçus après le 1er février au nouvel exercice financier sans référence à la date de l'achat réel du pneu.

Cette anomalie unique en calcul des revenus vise directement à accroître l'exactitude des futurs rapports annuels. Elle est également considérée comme la méthode la plus transparente pour effectuer le changement exigé par les procédures comptables. La Commission continuera de produire des rapports financiers complets et détaillés, au fur et à mesure de l'évolution du programme.

TENDANCES

Neuf provinces canadiennes et le territoire du Yukon ont actuellement des systèmes centralisés de recyclage des pneus. La plupart de ces programmes ont été mis sur pied dans les années 1990, au moment où tous les gouvernements ont commencé à mettre davantage l'accent sur la réduction des déchets et le développement durable.

Même si la structure de ces programmes peut varier d'une province ou d'un territoire à l'autre, ces programmes ont été généralement bien appuyés par le public. Ils ont permis de créer des liens importants avec l'industrie à toutes les étapes du réacheminement et du recyclage des déchets.

L'impact positif de ces programmes à l'échelon national a suscité de l'intérêt pour l'application de modèles d'intendance semblables dans d'autres secteurs du marché. Un tel intérêt s'est manifesté plus récemment dans l'établissement de structures d'intendance de matériaux multiples, en particulier dans l'Est du Canada.

Le Québec et la Nouvelle-Écosse, ainsi que Terre-Neuve et Labrador, gèrent actuellement des organismes d'intendance des matériaux multiples dont le recyclage de pneus usés est une des principales responsabilités.

L'Île-du-Prince-Édouard a également créé une société de gestion des déchets multifonctionnelle et l'Ontario prend activement des mesures semblables pour atteindre des objectifs accrus de réduction des déchets.

Vu le contexte, et compte tenu du bilan positif du Nouveau-Brunswick quant aux programmes d'intendance des pneus, la transition en cours vers un système de matériaux multiples est perçu comme une évolution naturelle.

D'ici la fin de 2006, on prévoit largement que la Commission par intérim aura rempli entièrement son mandat; un nouvel organisme provincial sera en place et un programme élargi sera en cours.

PIONNIERS DE L'INTENDANCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK

L'impact provincial remarquable du Programme d'intendance des pneus depuis 1996 découle en bonne partie de l'engagement et du dévouement des membres fondateurs du conseil, dont la plupart ont servi de façon continue sous la structure originale pendant plus de huit ans.

Ces membres fondateurs de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick comprenaient le président du conseil, David Besner, et les représentants de l'industrie Frank Connor, Wayne Flinn et Alban Gaudet. La contribution durable de ces personnes et des anciens collègues George Irlam, Nabil Elhadi et feu Sandy Leblanc à l'avancement de l'intendance du Nouveau-Brunswick ne peut être trop soulignée.

Leurs efforts constants pour développer le Programme d'intendance des pneus de façon progressive, faire valoir ses efforts de recherche et de développement et assurer un avenir viable au recyclage des pneus dans la province, ont connu beaucoup de succès. En tant que pionniers de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, ils ont jeté des bases solides pour le programme actuel. Ces efforts en échange attribuent un rôle encore plus solide à l'intendance dans notre avenir collectif.

COMMISSION INTÉRIMAIRE D'INTENDANCE DES PNEUS DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Humphrey Sheehan
(Président)
Sous-ministre adjoint
Environnement et Gouvernements locaux

George Haines
Sous-ministre adjoint
Environnement et Gouvernements locaux

Greg Shanks
Directeur de l'intendance
Environnement et Gouvernements locaux

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

Liane Macfarlane
Directeur des politiques et de la planification
Environnement et Gouvernements locaux

Christelle Léger
Environnement et Gouvernements locaux

ÉTATS FINANCIERS

KPMG LLP
Chartered Accountants
Frederick Square
77 Westmorland Street Suite 700
Fredericton NB E3B 6Z3
Canada

Telephone (506) 452-8000
Fax (506) 450-0072
Internet www.kpmg.ca

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 2004 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 2004 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.

KPMG s.r.l.

Comptables agréés

Fredericton, Canada
Le 3 février 2005

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

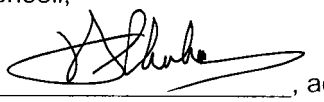
BILAN

31 décembre 2004, avec les chiffres correspondants de 2003

	2004	2003
Actif		
Encaisse	131 709 $	749 216 $
Débiteurs	484 929	408 347
Placements	1 791 100	1 514 313
Avance à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus (note 2)	286 172	–
Charges payées d'avance	2 989	2 657
Immobilisations (note 3)	18 251	9 849
	2 715 150 $	2 684 382 $
Passif et actif net		
Passif		
Créditeurs et charges à payer	21 059 $	1 836 046 $
Frais de traitement à payer	1 080 622	300 000
Actif net		
Investi dans des immobilisations	17 893	9 849
Non affecté	1 595 576	538 487
	1 613 469	548 336
	2 715 150 $	2 684 382 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil,



_____, administrateur

ÉTATS DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2004, avec les chiffres correspondants de 2003

	2004	2003
Droits	2 732 926 $	2 600 807 $
Charges :		
Frais de traitement des pneus usés	3 010 943	2 275 026
Salaires et avantages sociaux	163 040	150 154
Déplacements	28 677	26 523
Réunions du Conseil d'administration	3 157	2 386
Services professionnels	44 853	69 030
Honoraires de consultation	105 051	10 224
Projet de recyclage des pneus hors route	71 764	–
Communications et traduction	33 553	35 338
Bureau	14 530	19 517
Téléphone	5 740	5 026
Loyer	11 205	12 420
Assurance	5 622	3 432
Formation et abonnements	1 387	2 259
Intérêts et frais bancaires	735	1 649
Amortissement	6 553	6 485
Dons	14 400	–
Programme de développement du recyclage des pneus	48 500	–
Service de sécurité	3 304	4 891
	3 573 014	2 624 360
	(840 088)	(23 553)
Autre revenu :		
Revenu d'investissement	92 703	88 168
Taxe de vente harmonisée (note 4)	1 812 518	–
	1 905 221	88 168
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	1 065 133 $	64 615 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DE L'ACTIF NET

Exercice terminé le 31 décembre 2004, avec les chiffres correspondants de 2003

	Investi dans des immobilisations	Non affecté	2004 Total	2003 Total
Solde au début de l'exercice	9 849 $	538 487 $	548 336 $	483 721 $
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(6 553)	1 071 686	1 065 133	64 615
Variation nette des investissements dans des immobilisations	14 597	(14 597)	–	–
Solde à la fin de l'exercice	17 893 $	1 595 576 $	1 613 469 $	548 336 $

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2004, avec les chiffres correspondants de 2003

	2004	2003
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Activités de fonctionnement		
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	1 065 133 $	64 615 $
Amortissement hors caisse	6 553	6 485
Variations du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation:		
(Augmentation) diminution des débiteurs	(76 582)	49 206
Augmentation des charges payées d'avance	(332)	(1 695)
Augmentation (diminution) des créditeurs et charges à payer	(1 814 987)	137 612
Augmentation des frais de traitement à payer	780 622	75 000
	(39 593)	331 223
Activités de financement et d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	(14 955)	(5 777)
Augmentation des placements	(276 787)	(62 752)
Augmentation de l'avance à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus	(300 000)	–
Diminution de l'avance à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus	13 828	–
	(577 914)	(68 529)
Augmentation (diminution) de la position de l'encaisse	(617 507)	262 694
Position de l'encaisse au début de l'exercice	749 216	486 522
Position de l'encaisse à la fin de l'exercice	131 709 $	749 216 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIÈRS

Exercice terminé le 31 décembre 2004

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) Droits

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick exige des détaillants inscrits qu'ils lui remettent des droits prescrits sur les nouveaux pneus vendus. La Commission constate les produits au moment où les pneus sont vendus.

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 FINANCIÈRS

Exercice terminé le 31 décembre 2004

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

			2004	2003
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Matériel de bureau	16 774 $	15 055 $	1 719 $	633 $
Mobilier et agencements	10 759	6 966	3 793	4 413
Matériel informatique	43 666	30 927	12 739	4 803
	71 199 $	52 948 $	18 251 $	9 849 $

4. Taxe de vente harmonisée

Après une discussion approfondie entre la Commission et l'Agence du revenu du Canada, il a été déterminé que la Commission avait droit à un allégement complet de TPS/TVH. À compter du 26 mars 2004, la Commission a été ajoutée à la liste des entités du Gouvernement du Nouveau-Brunswick. La TVH cumulée sur les factures des années antérieures a été reconnue comme étant un poste séparé dans l'état des résultats.

5. 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 2004 était de 1 781 497 $ (2003 – 1 515 515 $) d'après les listes publiées des valeurs marchandes.