LETTRE À LA MINISTRE

Le 31 mars 2004

L'honorable Brenda Fowlie
Ministre de l'Environnement et des Gouvernements locaux
C.P. 6000
Fredericton (N.-B.)
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 2003 au 31 décembre 2003. Le rapport comprend aussi un plan de gestion pour les années financières 2004 et 2005.

Veuillez agréer, Madame la ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le président de la
Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick,



David I. Besner

P.j.

RAPPORT DU PRÉSIDENT

Le programme d'intendance des pneus (PIP) du Nouveau-Brunswick a maintenant détourné 5 millions de pneus usés des décharges de la province depuis sa création en 1996.

Depuis les débuts, le PIP déploie beaucoup d'efforts visant à stimuler la fabrication à valeur ajoutée de produits à base de caoutchouc au Nouveau-Brunswick, au lieu d'expédier ailleurs des matières premières ou des matières partiellement transformées. Les avantages d'une telle approche sur le plan de la création d'emplois se sont avérés considérables à l'échelle provinciale ainsi qu'à Minto, au Nouveau-Brunswick, le siège opérationnel de la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC).

La technologie de recyclage de pneus dont est dotée l'usine de la TRACC à Minto compte parmi les plus avancées dans le domaine, et une nouvelle expansion de la capacité de production est prévue pour l'année qui vient. Des matelas pour bétail aux tuiles de couverture haut de gamme, aux garde-boue pour camions et remorques, aux rouleaux pour chaîne de montage et aux rondelles de caoutchouc industrielles faites sur mesure, la gamme de produits fabriqués à partir de pneus usés recyclés ne cesse de croître chaque année.

Le système de collecte du PIP fonctionne à l'année dans toutes les régions du Nouveau-Brunswick. Plus de 87 % de tous les pneus usés dans la province ont été transportés aux installations de la TRACC en 2003, ce qui est l'un des taux de récupération les plus élevés en Amérique du Nord. Les totaux de fin d'année montrent que plus de 98 % des produits fabriqués par la TRACC sont des produits à valeur ajoutée. De telles données montrent pourquoi le système de recyclage des pneus du Nouveau-Brunswick est considéré comme l'un des plus efficaces du Canada.

Par ailleurs, il faut aussi reconnaître que l'industrie du recyclage de pneus de l'Amérique du Nord est un secteur instable extrêmement concurrentiel qui fait que l'avenir du PIP ne peut être tenu pour acquis. Il ne fait aucun doute que notre insistance de longue date sur la fabrication « maison » s'avère un avantage stratégique majeur à l'heure où des stocks plus importants et des prix plus bas pour la poudrette de caoutchouc sont devenus la norme à plusieurs endroits sur le continent. Les efforts accrus que nous déployons pour trouver des débouchés sur les marchés étrangers pour les produits du Nouveau-Brunswick fabriqués à partir de pneus recyclés devront se poursuivre, et nous croyons que ces efforts seront à l'avantage du PIP au cours des années à venir.

Le succès passé, actuel et futur du PIP du Nouveau-Brunswick traduit le soutien actif du gouvernement provincial et la collaboration à l'année de tous les intervenants de l'industrie du pneu. Les fabricants, les détaillants, les concessionnaires de voitures, les exploitants de garage, les entreprises de transport, les conducteurs et les consommateurs de pneus dans chaque localité du Nouveau-Brunswick jouent tous un rôle dans la réussite du PIP. La Commission apprécie sincèrement la possibilité de pouvoir y contribuer.

Le président,



David I. Besner

TABLE DES MATIÈRES

Lettre à la ministre

Rapport du président

Mandat conféré par la loi 4

Plan de gestion 5

Faits saillants de 2003 9

- L'industrie et les marchés
- Projets spéciaux
- Activités

Tendances 12

Conseil d'administration 13

États financiers 14

- Rapport de vérification 14
- État de la situation financière 15
- État des résultats 16
- État de l'évolution des actifs nets 17
- État des flux de trésorerie 18
- Notes afférentes aux états financiers 19

MANDAT LÉGISLATIF

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick (la commission) est une organisation qui permet à l'industrie et aux intervenants de prendre la responsabilité d'initiatives de gérance de l'environnement visant les pneus usés. Entité à but non lucratif, la commission est chargée de remplir le mandat législatif suivant :

La *Loi sur l'assainissement de l'environnement (D.C. 96-739)* autorise la commission à faire des pneus usés une matière désignée.

Le règlement 96-82 du Nouveau-Brunswick établi en vertu de la loi permet à la commission d'établir et d'administrer un programme de gestion des pneus usés. Le programme comprend la gestion de la distribution, de la fourniture, de l'utilisation, de l'entreposage, de la collecte, du transport, du recyclage, de la transformation, de l'élimination et de toute autre forme de manutention des pneus et des pneus usés.

De plus, le règlement autorise la commission à percevoir, à titre de supplément préalable pour leur élimination, un droit de 3$ par pneu pour jantes de 8 po à 17 po et de 9$ par pneu pour jantes de plus de 17 po jusqu'à un maximum de 24,5 po. De plus, le règlement précise que la commission peut établir pour les pneus pour jantes de plus de 24,5 po un droit qui peut varier selon la taille, l'usage ou tout autre facteur.

En vertu de la loi et du règlement, la commission est tenue de fournir au ministre de l'Environnement et Gouvernement locaux un état financier annuel vérifié, un plan de gestion et un rapport annuel comprenant, pour l'exercice :

a) le nombre de pneus fournis par tous les titulaires d'une immatriculation de fournisseur,

b) le montant des droits remis à la commission, y compris un rapport séparé du montant d'intérêt sur les droits impayés et du montant des pénalités,

c) le nombre de pneus usés recueillis,

d) le nombre de pneus usés transformés,

e) le coût de la collecte et de la transformation,

f) le résultat de toute inspection complétée auprès de fournisseurs ou d'autres personnes en vertu du règlement,

g) une description de toutes les activités concernant l'application de la loi,

h) une description des autres activités connexes de la commission,

i) une description des nouvelles tendances dans le domaine de la gestion des pneus usés.

PLAN DE GESTION

ÉNONCÉ DE MISSION DE LA COMMISSION

Administrer avec soin un bon programme de recyclage des pneus conformément à la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*.

PRINCIPES

- Développer une industrie stable grâce à de solides partenariats.
- Élaborer des stratégies économiques et saines sur le plan écologique.
- Mettre en œuvre les stratégies élaborées d'une manière qui favorise l'amélioration continuelle du programme.

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick est une organisation à but non lucratif dont la principale activité est la supervision de la collecte et du recyclage des pneus usés au nom du ministre de l'Environnement et Gouvernements locaux du Nouveau-Brunswick.

Le principal objectif du programme est de veiller à l'élimination convenable des pneus usés dans la province afin d'éviter les répercussions néfastes pour l'environnement. Un objectif secondaire est que la gestion des pneus usés génère de l'activité économique par l'optimisation de la valeur de la matière qui compose le pneu. Sur le plan stratégique, la commission se donne comme rôle de soutenir la production de produits à valeur ajoutée fabriqués à partir de pneus usés recyclés et de stimuler l'économie par la création d'emplois.

La commission suit un plan de gestion continu de deux ans fondé sur les objectifs décrits dans la présente section et lui permettant de s'acquitter du mandat qui lui est conféré par la loi. Les mesures du rendement servent à déterminer les progrès vers l'atteinte de chaque objectif.

SOMMAIRE DES OBJECTIFS

1er objectif :
Maximiser le nombre de pneus soustraits de l'environnement.

2e objectif :
Maximiser le nombre de pneus traités.

3e objectif :
Assurer la pleine reddition de comptes de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick.

1ER OBJECTIF :
Maximiser le nombre de pneus soustraits de l'environnement

MESURE DU RENDEMENT

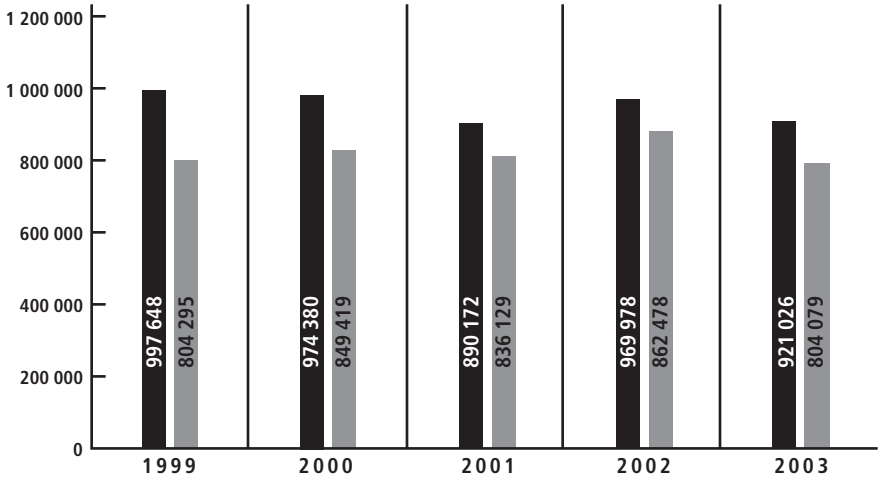
Les résultats du programme à l'égard du premier objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de deux catégories de données. La première barre du graphique montre le nombre total de nouveaux pneus fournis ou vendus au détail. Les EPP* sont définis selon la taille et le contenu en caoutchouc qui en résultent. La seconde barre illustre l'équivalent en EPP du total des pneus usés détournés des lieux d'enfouissement, ramassés et transportés aux installations de la TRACC à Minto durant l'année.

OBSERVATIONS

Les ventes de pneus au détail au Nouveau-Brunswick ont baissé d'environ 5 % en 2003 et, tel que prévu, le nombre total d'EPP détournés, ramassés et transportés aux installations de transformation de la TRACC a aussi légèrement baissé, se chiffrant à 804 079 EPP. Les données définitives montrent que le PIP a atteint un taux de récupération global de 87 % pour l'année en ce qui a trait aux pneus usés venant des activités de vente au détail. Comme mesure générale des résultats obtenus, notons que le taux de récupération de pneus usés au Nouveau-Brunswick demeure parmi les plus élevés en Amérique du Nord.

STRATÉGIES

Au cours des deux prochaines années, on s'attend à ce que les niveaux demeurent à peu près les mêmes, avec un taux de récupération de l'ordre de 87 % à 89 % pour le programme. La priorité accordée par la Commission au nettoyage des vieilles accumulations de pneus qui restent dans la province se poursuivra en 2004, tout comme les efforts d'éducation publique visant à encourager les consommateurs à rapporter gratuitement chez un détaillant de pneus tous les autres pneus usés qu'ils pourraient avoir en entreposage.



*EPP - équivalent de pneu de passager = 20 lb
Pneu de passager = 1 EPP
Pneu de camion = 5 EPP
Pneu de véhicule agricole = 10 EPP

2E OBJECTIF :
Maximiser le nombre de pneus transformés

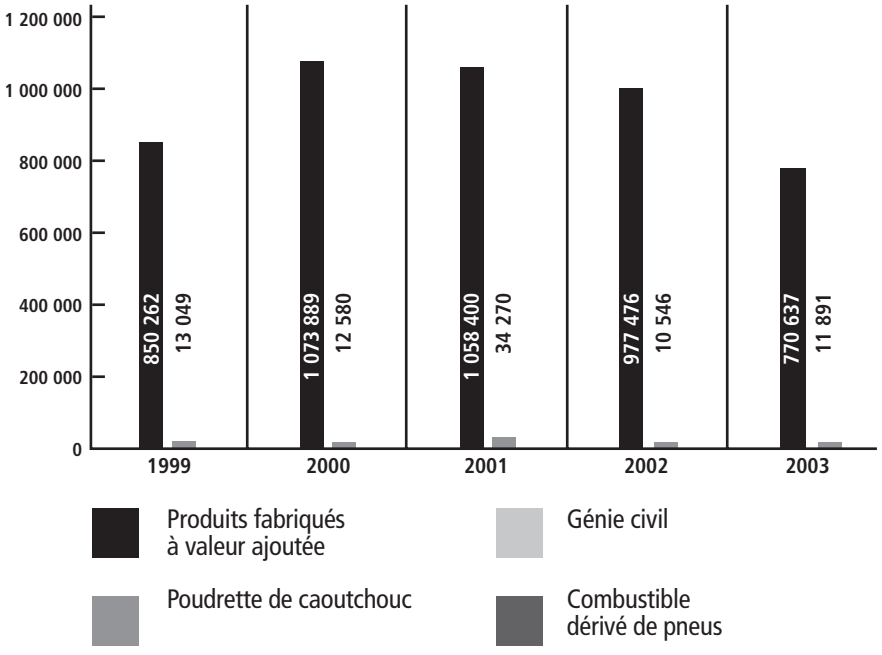
MESURE DU RENDEMENT

Les résultats du programme à l'égard du deuxième objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de quatre catégories de données. Les barres du graphique représentent, respectivement, les produits fabriqués à valeur ajoutée, les miettes de caoutchouc, les projets de génie civil et le combustible dérivé de pneus. Contrairement à la plupart des autres provinces et des États américains, le programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick interdit l'utilisation des pneus usés comme combustible dérivé de pneus. Voilà qui met en évidence la priorité que le programme accorde à la fabrication, ici au Nouveau-Brunswick, de nouveaux produits à valeur ajoutée à partir de cette ressource.

OBSERVATIONS

La priorité que la Commission accorde à la fabrication de produits à valeur ajoutée à partir des pneus usés du Nouveau-Brunswick est confirmée dans les données de 2003, lesquelles montrent que plus de 98 % de la production de l'usine de la TRACC se classe dans cette catégorie. La demande sur les marchés internationaux des matelas pour bétail de l'entreprise continue d'augmenter, tout comme les marchés intérieurs pour les différents produits à vocation industrielle de la TRACC, les bases de pylônes pour la réfection des routes, les garde-boue pour camions et remorques, etc.

La production totale à l'usine de la TRACC a ralenti à différents moments durant l'année en raison de la mise en place de nouvelles techniques de production. De plus, un réaménagement complet a eu lieu de l'aire de fabrication afin de prévoir de l'espace pour la production à grande échelle des tuiles de couverture au cours de l'année qui vient.



Bien que le réoutillage et l'amélioration de l'usine aient influé sur les données sommaires définitives de 2003, ces mesures ont aussi ouvert la voie à une diversification à long terme encore plus poussée des produits fabriqués.

Le PIP du Nouveau-Brunswick est le seul programme du genre en Amérique du Nord qui n'a jamais expédié de pneus usés pour la transformation en combustible dérivé de pneus. Les applications en génie civil qui nécessitent d'importants volumes de pneus déchiquetés peuvent, dans certains cas, être des solutions utiles et productives à envisager. Aucune application du genre n'a été poursuivie depuis les débuts du programme, toutefois, au moment où le système de fabrication de la TRACC était encore en élaboration.

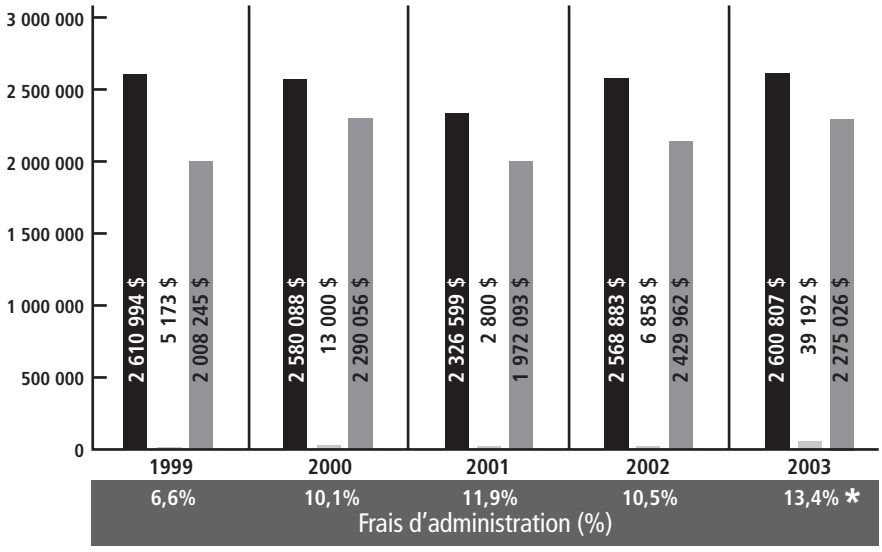
STRATÉGIES

En supposant que les niveaux actuels de ventes au détail de pneus se maintiennent ou augmentent, le nombre total EPP transformés à l'usine de la TRACC devrait quelque peu augmenter au cours des deux prochaines années, étant donné les nouvelles technologies et les nouveaux produits bientôt en place. Tant la TRACC que la Commission sont déterminées à faire en sorte que la ressource tirée des pneus usés du Nouveau-Brunswick produise des résultats optimaux.

3E OBJECTIF :
Assurer la pleine reddition de comptes de la Commission

MESURE DU RENDEMENT

Les résultats du programme à l'égard du troisième objectif sont comparés ci-dessous à l'aide de quatre catégories de données. Les barres du graphique représentent les deux sources de recettes du programme d'intendance des pneus (droits de protection de l'environnement et droits perçus à la suite de vérifications), le coût de la collecte et de la transformation des pneus usés, et les frais d'administration exprimés en pourcentage des activités globales du programme.



OBSERVATIONS

En 2003, on a effectué un total de 12 vérifications sur un échantillon représentatif des détaillants de pneus du Nouveau-Brunswick. L'augmentation appréciable des revenus provenant de cette source souligne l'importance pour ces entreprises d'avoir des formalités internes rigoureuses pour la tenue de dossiers et la production de rapports. Des échéances plus serrées pourraient aussi améliorer le processus et faire en sorte que la Commission puisse percevoir les droits environnementaux durant l'exercice visé. Cela pourrait sensiblement modifier le revenu total définitif. Les frais d'administration pour 2003 témoignent également d'un accroissement général des services de comptabilité, de vérification et de sécurité à l'appui des activités du programme, et montre l'efficacité des efforts soutenus d'éducation publique à l'endroit du PIP.

STRATÉGIES

Au cours des deux prochaines années, la vérification détaillée des détaillants se poursuivra au Nouveau-Brunswick, d'autres mesures visant à perfectionner le système de gestion des données de la Commission seront prises et l'éducation publique demeurera une priorité.

* Le calcul des frais d'administration annuels comprend tous les honoraires versés pour les services de consultation professionnels fournis à la Commission, tels que les services de vérification et de comptabilité, les activités reliées à la sécurité et les services de communication.

FAITS SAILLANTS DE 2003

L'INDUSTRIE ET LES MARCHÉS

Tout plan d'entreprise cherche d'abord et avant tout à créer un avenir durable pour l'entreprise. À cet égard, il est essentiel d'établir une gamme diversifiée de produits et de services s'adressant à différents marchés pour assurer une base solide en vue de la croissance à long terme.

La Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC) de Minto, au Nouveau-Brunswick, est l'entrepreneur principal de la Commission pour la collecte, la transformation et le recyclage de pneus usés depuis la mise sur pied du PIP. L'entente actuelle de cinq ans conclue entre la CIPNB et la TRACC est en vigueur jusqu'en 2007. Elle souligne l'importance de mettre au point de nouveaux produits à valeur ajoutée qui s'ajouteront à ceux qui contribuent déjà à assurer au PIP des résultats concluants sur les marchés.

En 2003, la TRACC a continué à élargir sa production de biens en caoutchouc moulé avec l'ajout de garde-boue robustes pour les gros camions et une version plus petite du même produit à l'intention des remorques utilitaires. L'usine de la TRACC fabrique aussi d'autres produits moulés, dont des bases en caoutchouc rigide pour les poteaux de voirie. Ces bases polyvalentes, qui peuvent être utilisées avec différents poids, ont été bien accueillies dans l'industrie de la construction et de l'entretien routiers.

La capacité qu'a la TRACC de satisfaire à des spécifications très précises pour les rondelles de caoutchouc, les rouleaux et les dispositifs de suppression de chocs fabriqués sur mesure à des fins industrielles s'avère aussi un avantage incontestable. Des méthodes de broyage et de découpage de pointe sont de plus en plus utilisées pour de telles applications aux installations de Minto. Les technologies employées permettent de remplir d'importantes commandes personnalisées grâce à la fabrication automatisée des produits.

Par ailleurs, la demande de matelas pour bétail, une gamme de produits très populaire de l'entreprise, continue à croître, et on s'attend à ce que la tendance se poursuive en 2004. La TRACC a expédié plus de 100 000 unités destinées aux exploitations laitières partout en Amérique du Nord en 2003. Exprimé en poids, ce niveau de production a nécessité au moins 13 millions de livres de caoutchouc recyclé provenant des pneus usés du Nouveau-Brunswick. Dans l'année qui vient, la TRACC prévoit aussi mettre en marché une version de taille plus grande de ses matelas en vue de leur utilisation dans les stalles de chevaux, pour s'ajouter à la gamme de produits actuellement offerte aux producteurs laitiers.

Le caoutchouc retransformé provenant des pneus usés du Nouveau-Brunswick demeure la matière première principale des opérations de fabrication de la TRACC. Mais notons aussi que du plastique recyclé, provenant de sacs d'épicerie par exemple, entre dans la fabrication des nouvelles tuiles de couverture produites par l'entreprise.

De tels mélanges hybrides de caoutchouc recyclé et d'autres matières devraient contribuer à accroître la production globale de l'entreprise dans les années à venir ainsi que le recyclage d'autres matières dans la province. Le plus récent exemple de cette tendance est l'examen soutenu par la TRACC des possibilités de fabrication et des marchés d'exportation potentiels de pneus remoulés/rechapés.

Une telle opération verrait les carcasses de pneus usés plus petites détournées de l'usine principale de la TRACC et utilisées comme point de départ à la construction de pneu de première qualité dans une usine affiliée. Il est clair que le processus exigerait également une quantité importante de caoutchouc neuf. Le marché visé se situerait entièrement à l'extérieur de l'Amérique du Nord, où les pneus pour véhicules plus petits représentent une part plus importante de la demande des consommateurs.

Le projet pilote continuera à faire l'objet d'efforts actifs en 2004, et une production à grande échelle pourrait commencer dès 2004. Dans les années à venir, la TRACC et la Commission continueront à cerner des débouchés spécialisés à l'étranger pour les produits fabriqués dans le cadre du PIP du Nouveau-Brunswick.

PROJETS SPÉCIAUX

La recherche et le développement de nouveaux services potentiels dans le cadre du programme sont une priorité constante.

• Partant des travaux de développement effectués par la Commission et la faculté de génie de UNB, la TRACC a procédé en 2003 à un réaménagement majeur de son usine de Minto pour se préparer à la production à grande échelle de ses nouvelles tuiles de couverture. La technologie d'extrusion et de moulage employée fait appel à un mélange hybride de caoutchouc recyclé et de déchets de plastique pour produire un matériau de couverture de style ardoise extrêmement durable. L'installation de cette nouvelle capacité de production a entraîné une reconfiguration considérable des autres systèmes de fabrication de l'usine. Ainsi, le procédé de déchiquetage des pneus a été complètement réoutillé, et la capacité de production a triplé, assurant un rendement optimum de l'ensemble de l'usine pour ce qui est de la transformation initiale.

• Durant l'année, la TRACC a aussi commencé à mettre au point une opération de remoulage et de rechapage de pneus pour servir les marchés d'exportation spécialisés à l'extérieur de l'Amérique du Nord. La nouvelle installation produira des pneus plus petits en utilisant un mélange de caoutchouc neuf et de carcasses de pneus usés du Nouveau-Brunswick, qui correspondent aux critères des marchés d'exportation clés.

En vertu d'un tel scénario, toute carcasse de pneu usé livrée à l'usine actuelle de TRACC et répondant aux spécifications sera détournée de la chaîne de déchiquetage habituel et envoyée à une autre usine, également située dans le parc industriel de Minto. Des essais automatisés approfondis seront alors effectués pour déterminer si les carcasses conviennent au remoulage ou au rechapage de pneus.

À la fin de 2003, le matériel de production nécessaire avait été acquis et évalué au moyen d'une série d'essais menés sur place. Sur le plan technique, les résultats obtenus jusqu'à présent sont des plus encourageants. D'autres travaux de développement auront lieu au cours de l'année, et on espère que le nouveau système deviendra pleinement fonctionnel en 2004.

• La Commission a conclu en 2003 un examen technique détaillé des possibilités de gestion des pneus usés tout terrain, et un système venant du Québec sera examiné plus longuement durant l'année qui vient.

Les secteurs de l'agriculture, de l'exploitation minière et de la foresterie ainsi que les niveleuses et les chargeuses produisent chaque année au Nouveau-Brunswick au moins 4 000 pneus usés tout terrain. La composition interne de ces pneus de classe particulière de même que, dans de nombreux cas, leur grande dimension font qu'ils ne peuvent être transformés au moyen de l'équipement et des technologies conçus pour le déchiquetage des pneus de camion et d'auto. Exprimés en pourcentage, ces pneus représentent moins de 0,5 % du total annuel de pneus usés provenant des véhicules de passager et des camions dans la province. Toutefois, vu leur taille et leur poids plus importants, la quantité de caoutchouc recyclable qu'ils contiennent est importante.

Un projet pilote visant le recyclage des pneus usés tout terrain du Nouveau-Brunswick est en voie d'élaboration pour 2004, de concert avec une usine du Québec. Le projet comprendra une évaluation détaillée, et des données d'essais complètes sur les résultats devraient être connues d'ici le milieu de l'année.

ACTIVITÉS

Le nombre total d'EPP consignés, ramassés et suivis par la Commission en 2003 a dépassé 900 000 unités. Le traitement et la gestion des données sur chaque pneu usé entré dans le système sont une fonction administrative clé de la Commission. Des renseignements exacts sont essentiels, puisque les calculs qui en découlent déterminent le niveau de subvention versée par la Commission en vue de compenser partiellement les coûts d'exploitation du PIP à l'échelle de la province.

Le système informatique maison de la CIPNB a été conçu expressément pour gérer des volumes élevés de données. De plus, toute amélioration nécessaire est apportée sans délai pour faire en sorte que la capacité de traitement soit toujours suffisante.

Parmi les priorités administratives de 2003, notons un examen approfondi des procédures en place pour les registres de suivi, qui produisent des renseignements détaillés sur chaque collecte et chaque chargement de pneus usés et sur chaque déplacement. Plusieurs améliorations ont aussi été apportées pour réduire les formalités administratives des détaillants pour qui la vente de pneus est un service occasionnel qu'ils rendent à leurs clients plutôt que leur activité principale.

Il y a plus de 900 détaillants de pneus en tout genre au Nouveau-Brunswick. Une activité de vérification accrue auprès des détaillants dans le cadre du système global a donné lieu à des revenus beaucoup plus importants provenant des droits comparativement aux années précédentes. Dans plusieurs cas, des révisions apportées aux échéances internes de rapport par les détaillants ont mené à une hausse marquée de l'inscription dans l'exercice approprié des recettes provenant des droits.

Le programme d'éducation publique de la Commission s'est poursuivi en 2003 avec des campagnes de promotion qui ont coïncidé avec la Journée de la terre en avril et avec la Semaine canadienne de réduction des déchets en octobre, et par la production du bulletin de la Commission et la distribution périodique de documentation d'information et d'éducation.

En plus d'assurer la gestion du PIP, la Commission a aussi assumé durant l'année le rôle de secrétariat de l'Association canadienne des organismes de recyclage des pneus (CATRA). Différentes régions du Canada assument les responsabilités de la CATRA chacune leur tour, y compris la présidence de l'association nationale, pour une période de deux ans. Durant le mandat du Nouveau-Brunswick, la CATRA a mis en œuvre un nouveau système national d'échange et de collecte de données de recherche dans le domaine du recyclage de pneus et elle a remanié en profondeur le site Web de l'association.

Neuf provinces canadiennes et le Yukon exploitent actuellement un système centralisé de recyclage des pneus. Des différences existent d'un endroit à l'autre pour ce qui est de la conception du programme, mais bon nombre des caractéristiques clés sont très semblables, y compris l'importance accordée à la fabrication de produits à valeur ajoutée à partir des pneus usés du Canada. Dans une région telle que le Canada atlantique, élargir l'échange de renseignements et accroître les contacts réguliers parmi les organismes du secteur présentent des avantages potentiels considérables pour toutes les régions concernées, et la Commission continuera à appuyer activement de tels efforts dans les années à venir.

TENDANCES

L'industrie canadienne du recyclage de pneus a connu une croissance sans précédent au cours des 15 dernières années, s'inscrivant ainsi dans le courant national et mondial de gérance de l'environnement et de développement durable.

Au Nouveau-Brunswick, jusqu'à présent, plus de 100 000 000 livres de caoutchouc industriel de valeur ont été détournées du flux des déchets solides pour être recyclées. Avant l'instauration du PIP, les énormes volumes de pneus usés produits chaque année dans la province étaient considérés comme rien de plus qu'un problème coûteux de gestion des déchets.

En tant que Canadiens et Canadiennes, notre décision collective de redéfinir les pneus usés comme une ressource recyclable a eu des conséquences positives pour l'environnement et pour l'économie de la province ou du territoire visé. Du même coup, les participants de l'industrie ont appris très rapidement que la gestion d'une « ressource » plutôt que la gestion de « déchets » met en cause d'autres facteurs clés, tels que les lois fondamentales de l'offre et de la demande.

Quelle que soit la matière recyclée, l'aspect commercial du recyclage demeure à la merci des importants changements dans les conditions du marché qui peuvent survenir dans des périodes relativement courtes. Par exemple, si une ressource est disponible en grande abondance pendant des périodes prolongées, sa valeur inhérente ne peut faire autrement que subir des pressions à la baisse. Les prix actuels de la poudrette de caoutchouc en Amérique du Nord illustrent bien cette situation; la poudrette de caoutchouc est le produit le plus élémentaire provenant du recyclage de pneus.

Il y a une dizaine d'années, dans les débuts des programmes canadiens de recyclage des pneus usés, toute nouvelle installation de transformation qui produisait de la poudrette de caoutchouc de bonne qualité pouvait facilement écouler sa production à un prix raisonnable auprès des fabricants de produits à base de caoutchouc. La réalité actuelle est bien différente. Comme un nombre croissant de gouvernements en Amérique du Nord ont adopté des programmes de recyclage de pneus, l'offre globale de poudrette n'a cessé de grimper, ce qui a de toute évidence entraîné une chute des prix.

L'engagement de longue date de la Commission de fabriquer de nouveaux produits à valeur ajoutée à partir de nos pneus usés ici au Nouveau-Brunswick, au lieu de produire et d'expédier ailleurs la poudrette de caoutchouc s'avère plus avantageux que jamais dans les circonstances. En fait, en 2003, plus de 98 % de la production annuelle de la TRACC a consisté dans des produits fabriqués à valeur ajoutée.

Un autre facteur important auquel fait face l'industrie du recyclage nord-américaine depuis quelques années est l'augmentation marquée de la taille et du poids moyens des pneus usés. La grande demande de véhicules plus gros et plus lourds tels que les véhicules sportifs utilitaires, les mini-fourgonnettes et les camions légers est l'un des facteurs de ce changement, mais il faut ajouter que les spécifications actuelles des fabricants de véhicules prévoient des pneus plus lourds à jante plus grande.

Les conséquences de cette tendance pour l'industrie du recyclage des pneus sont faciles à voir aujourd'hui à n'importe quelle étape du système d'entreposage, de collecte et de fabrication. Ainsi, dans les premières années du PIP, les pneus usés ayant une jante de 13 po représentaient au moins 15 % du volume total annuel de pneus reçus à l'usine de la TRACC. En 2003, cette catégorie comprenait seulement 5 % des pneus usés reçus.

D'un point de vue opérationnel, cela signifie que le volume de caoutchouc livré aux installations telles que celles de la TRACC est sensiblement plus élevé, bien que le nombre total de pneus expédiés à ces usines puissent être à peu près le même que par le passé. Relever ce défi sera un aspect central des activités de la Commission et de la TRACC dans les années à venir.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick et les quatre associations membres de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick nomment chacun un représentant au conseil d'administration.
Les représentants sont actuellement :

Dr. David Besner,
(Président de la Commission)
Ministère de L'Environnement et Gouvernements locaux

Frank Connor
Atlantic Tire Dealers Association

Wayne Flinn
l'Association des déchets solides du Nouveau-Brunswick

Alban Gaudet
Atlantic Provinces Trucking Association

Sandy LeBlanc
l'Association des vendeurs d'automobile du Nouveau-Brunswick

George Haines
Ministère de L'Environnement et Gouvernements locaux

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

Telephone (506) 452-8000
Telefax (506) 450-0072
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 2003 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 2003 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 généralement reconnus au Canada.

KPMG s.r.l.

Comptables agréés

Fredericton, Canada
Le 2 mars 2004

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

ÉTATS FINANCIERS

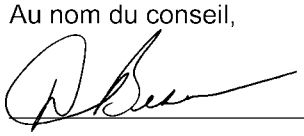
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

31 décembre 2003, avec les chiffres correspondants de 2002

	2003	2002
Actif		
Encaisse	749 216 $	486 522 $
Débiteurs	408 347	457 553
Placements	1 514 313	1 451 561
Charges payées d'avance	2 657	962
Immobilisations (note 2)	9 849	10 557
	2 684 382 $	2 407 155 $
Passif et actif net		
Passif		
Créditeurs et charges à payer	1 836 046 $	1 698 434 $
Frais de traitement à payer	300 000	225 000
Actif net		
Investi dans des immobilisations	9 849	10 557
Non affecté	538 487	473 164
	548 336	483 721
	2 684 382 $	2 407 155 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil,



_____, administrateur

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DES RÉSULTATS

Exercice terminé le 31 décembre 2003, avec les chiffres correspondants de 2002

	2003		2002	
Droits	2 600 807	$	2 568 883	$
Charges				
Frais de traitement des pneus usés	2 275 026		2 429 962	
Salaires et avantages sociaux	150 154		146 321	
Déplacements	26 523		27 011	
Réunions du Conseil d'administration	2 386		7 881	
Services professionnels	69 030		24 974	
Honoraires de consultation	10 224		1 800	
Communications et traduction	35 338		28 160	
Bureau	19 517		17 927	
Téléphone	5 026		4 033	
Loyer	12 420		12 420	
Assurance	3 432		1 874	
Formation et abonnements	2 259		729	
Intérêts et frais bancaires	1 649		861	
Amortissement	6 485		8 048	
Programme de développement du recyclage des pneus	–		7 500	
Service de sécurité	4 891		–	
	2 624 360		2 719 501	
	(23 553)		(150 618)	
Revenu d'investissement	88 168		66 274	
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	64 615	$	(84 344)	$

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DE L'ÉVOLUTION DES ACTIFS NETS

Exercice terminé le 31 décembre 2003, avec les chiffres correspondants de 2002

	Investi dans des immobilisations	Non affecté	2003 Total	2002 Total
Solde au début de l'exercice	10 557 $	473 164 $	483 721 $	568 065 $
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	(6 485)	71 100	64 615	(84 344)
Variation nette des investissements dans des immobilisations	5 777	(5 777)	–	–
Solde à la fin de l'exercice	9 849 $	538 487 $	548 336 $	483 721 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Exercice terminé le 31 décembre 2003, avec les chiffres correspondants de 2002

	2003	2002
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Activités de fonctionnement		
Excédent (insuffisance) des produits par rapport aux charges	64 615 $	(84 344) $
Amortissement hors caisse	6 485	8 048
Variations du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation:		
Diminution des débiteurs	49 206	115 901
Augmentation des charges payées d'avance	(1 695)	(194)
Augmentation des créditeurs et charges à payer	137 612	296 146
Augmentation (diminution) des frais de traitement à payer	75 000	(150 000)
	331 223	185 557
Activités de financement et d'investissement		
Acquisition d'immobilisations	(5 777)	(5 604)
Augmentation des en placements	(62 752)	(54 992)
Augmentation des prêts en cours	–	11 258
	(68 529)	(49 338)
Augmentation de la position de l'encaisse	262 694	136 219
Position de l'encaisse au début de l'exercice	486 522	350 303
Position de l'encaisse à la fin de l'exercice	749 216 $	486 522 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre 2003

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 généralement reconnus au Canada.

b) Placements

Les placements sont comptabilisés au prix coûtant ou à la valeur marchande, selon le moins élevé des deux.

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.

ÉTATS FINANCIERS

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Exercice terminé le 31 décembre 2003

2. Immobilisations

			2003	2002
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Matériel de bureau	15 275 $	14 642 $	633 $	1 744 $
Mobilier et agencements	9 619	5 206	4 413	4 579
Matériel informatique	31 351	26 548	4 803	4 234
	56 245 $	46 396 $	9 849 $	10 557 $

3. Juste valeur des avoirs financiers et des passifs financiers

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

La juste valeur des placements au 31 décembre 2003 était de 1 515 515 $ (2002 – 1 458 115 $) d'après les listes publiées des valeurs marchandes.