

Commission d'intendance des pneus du Nouveau- Brunswick

Rapport annuel 2007
Plan de gestion 2008-2009

Lettre au ministre

le 31 mars 2008

L'honorable Roland Haché
Ministre de l'Environnement
Case postale 6000
Fredericton (N.-B.)
E3B 5H1

Monsieur le ministre,

Au nom des membres du conseil d'administration 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 2007 au 31 décembre 2007.

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



Murray Driscoll
Président, Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

Pièce jointe

Table des matières

Lettre au ministre 1

Rapport du président 3

Sommaire des activités 4

Restructuration de la Commission 6

Administration du PIP 7

Plan de gestion 8

Les produits et les marchés 10

Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick 12

Cadre législatif 12

Rapport des vérificateurs 13

Bilan 14

État des résultats 15

État de l'évolution de l'actif net 16

État des flux de trésorerie 17

Notes afférentes aux états financiers 18

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

Rapport du président

Au cours de l'année 2007, le Programme d'intendance des pneus (PIP) du Nouveau-Brunswick a traversé une période de réalisations majeures, de défis nouveaux de grande taille et de transformation exhaustive.

À tous les points de vue, il est évident que depuis son inauguration il y a 11 ans, le programme PIP a bien servi l'environnement et l'économie de notre province.

Alors que l'année 2007 tirait à sa fin, le programme a atteint une étape remarquable qui souligne bien son impact positif au cours des ans. Le PIP a vu le jour le 1er octobre 1996. Les données le confirment, plus de 10 millions de pneus usés ont été détournés de notre flux de déchets solides pour être recyclés en produits de caoutchouc de grande qualité, fabriqués au Nouveau-Brunswick.

Les comparaisons avec des programmes similaires ailleurs desservant une population comparable, démontrent sans équivoque que le système de recyclage des pneus du Nouveau-Brunswick est reconnu aujourd'hui comme étant un des systèmes les plus avancés dans son genre en Amérique du Nord.

Il est aussi très important de souligner que les activités du PIP ont toujours été autosuffisantes et ne reçoivent aucune aide financière du gouvernement. Étant donné que les droits environnementaux prélevés lors de la vente de pneus neufs au Nouveau-Brunswick n'avaient pas été modifiés depuis le début du programme, une analyse détaillée des dépenses et des revenus du PIP a été entreprise par le CIPNB en 2007.

Au cours de l'année il y a aussi eu une énorme augmentation de la demande pour le caoutchouc recyclé pour être utilisé dans un projet innovateur de construction de routes. Afin de répondre à cette demande, il a été nécessaire pour la première fois dans l'histoire du PIP, d'importer des pneus usés d'en dehors de la province pour être transformés au Nouveau-Brunswick.

L'année 2007 a aussi été marquée par le début d'une ère nouvelle de la CIPBN au niveau de ses politiques de gestion et de l'évolution de ses programmes. En effet, il a été décidé que la composition du conseil d'administration serait désormais établie sur une base de représentation communautaire. Neuf nouveaux membres, représentant une grande variété des secteurs et des régions de la province, ont été nommés à la nouvelle Commission par le ministre Roland Haché à la mi-juin.

De la part de tous mes collègues, je tiens à vous assurer de notre engagement profond en tant qu'administrateurs de la CIPNB à faire face à ce défi d'envergure au nom de tous les Néo-Brunswickoises et Néo-Brunswickois. Nous apprécions sincèrement le leadership et le soutien du ministre dans ce projet et nous nous engageons à faire tous les efforts pour assurer que le principe du développement durable demeure la pierre d'angle du PIP au cours des années à venir.



Murray Driscoll
Président, CIPNB

Sommaire des activités

Dans le cadre du Programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, la collecte des pneus se fait tous les jours ouvrables de l'année à travers la province. Il y a plus de 950 détaillants de pneus dans la provinces où des pneus neufs sont achetés et installés, produisant par conséquent des pneus usés.

Les volumes de pneus ramassés par le PIP chez les détaillants varient de mois en mois, suivant la cadence saisonnière des ventes de pneus. L'usine de recyclage située à Minto, la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC), reçoit en moyenne plus de 900 camions remorques de pneus usés de la province par année.

Pour assurer qu'un flux constant de produit brut puisse alimenter les besoins des activités de recyclage de l'usine en tout temps, la TRACC a toujours aussi maintenu sur place un inventaire en réserve de pneus usés.

En 2007, plus de 1,6 million d'équivalents de pneus usés ont été recyclés par l'entremise des divers processus de recyclage de l'usine, soit une augmentation spectaculaire de 65% comparée au volume de l'année précédente.



L'usine de la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation située à Minto reçoit en moyenne plus de 900 camions remorques de pneus usés du N.-B. par année.



Pour être en mesure de répondre à la demande de produits au cours de l'année 2007, la TRACC a dû importer 3000 tonnes additionnelles de pneus usés de la Nouvelle-Écosse pour les recycler.

La cause principale de cette augmentation a été la nécessité de produire une énorme quantité de caoutchouc recyclé en vrac pour être utilisé comme matériel de construction ouvré dans un projet particulier de construction d'un remblai routier. L'inventaire de pneus usés gardé en réserve sur place a été le facteur déterminant qui a permis à l'usine de répondre à la demande accrue au début de ce projet.

Malgré ces précautions, l'année 2007 a marqué un tournant pour l'usine lorsque la demande pour du produit brut a dépassé et les volumes de pneus usés produits par le système de collecte de pneus du PIP et les pneus usés faisant partie de l'inventaire en réserve de l'usine.

En plus de la demande accrue pour du caoutchouc déchiqueté occasionnée par le projet de construction de la route, les besoins continus de la TRACC pour du matériel brut ont beaucoup augmenté ces dernières années suite à la création de plus en plus de nouveaux produits.

Durant l'été 2007, il était évident qu'il faudrait envisager des options nouvelles pour combler les manques de matériel brut pour alimenter l'usine. Afin de permettre à la TRACC de rencontrer ses échéances de production pour l'année, la CIPNB a autorisé l'importation de 3000 tonnes additionnelles de pneus usés de la Nouvelle-Écosse.

L'utilisation de caoutchouc déchiqueté en vrac comme matériaux de remblayage dans un projet de construction de route près de St. Stephen a été une première au Canada atlantique quoique la pratique est beaucoup plus courante ailleurs en Amérique du Nord.

Ce genre d'utilisation de caoutchouc en vrac est surtout destiné à des milieux particuliers où les caractéristiques



La technologie permettant à la TRACC de déchiqueter des gros volumes de pneus dans un bref délai tout en respectant des spécifications détaillées a été un réel avantage au cours de l'année.

de perméabilité et de légèreté du caoutchouc déchiqueté présentent un avantage réel lorsqu'il est comparé aux matériaux de remblayage standard.

À la fin de la première phase du projet, tard en septembre, la TRACC avait produit et livré plus de 7 700 tonnes du matériel requis. La phase finale est prévue pour l'année 2008 et la TRACC va encore une fois fournir le caoutchouc déchiqueté nécessaire.

Dans ce contexte, il est très important de souligner le fait que l'usine de la TRACC à Minto est la seule usine au Canada atlantique où les pneus usés sont recyclés et où on fabrique des produits à base de caoutchouc.

La CIPNB et la TRACC sont bien conscientes que les défis d'approvisionnement de matériel brut connus en 2007 pourraient être un signe précurseur des choses à venir. Dans de telles circonstances, l'importation de pneus usés des autres provinces atlantiques pour rencontrer les objectifs de production de Minto pourrait devenir pratique courante au lieu d'un évènement unique pour un projet bien spécifique.

Restructuration de la Commission

L'évènement le plus marquant de l'année 2007 pour la CIPNB en tant qu'organisme a été la transformation complète de la structure organisationnelle de son conseil d'administration.

Un nouveau groupe de neuf personnes, représentant une ample section transversale de secteurs et de régions de la province, ont été nommé à la Commission pour remplacer l'ancien conseil d'administration de la CIPNB qui était composé de cadres du ministère de l'Environnement.

Lorsqu'il a fait l'annonce des nouvelles nominations au conseil, le ministre de l'Environnement, Roland Haché, a dit qu'il s'agissait : « d'une étape importante dans l'établissement d'un système d'intendance environnementale à l'échelle provinciale reposant sur une solide participation au niveau communautaire. Nous avons bien de la chance qu'un groupe de Néo-Brunswickoises et de Néo-Brunswickois aussi prestigieux accepte d'assumer une telle responsabilité. »

Murray Driscoll, enseignant à la retraite et maire suppléant de Quispamsis, a été nommé président de la nouvelle Commission. Depuis plusieurs années, M. Driscoll est actif dans toute une gamme d'organisations communautaires dont l'Association des foyers de soins du N.-B. et la Commission de la police régionale de Rothesay. Il siège aussi sur la Commission des déchets solides de la région de Fundy.

Le professeur Yves Gagnon, directeur du programme de la Maîtrise en études de l'environnement à l'Université de Moncton, a été nommé vice-président de la Commission. Un chercheur et un administrateur chevronné, le professeur Gagnon est titulaire de la Chaire K.-C.-Irving en développement durable et il a été cadre invité au Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada. Il a aussi été le président fondateur et directeur général de la Fondation de l'innovation du Nouveau-Brunswick.

M. Driscoll et le professeur Gagnon feront équipe à la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick avec les nouveaux membres suivants :

- Thérèse Bourgeois de Grand-Sault – spécialiste dans le secteur du tourisme et de l'hébergement, vice-présidente du Club Karoulex;
- Mary Ann Coleman de Waterford – directrice générale, Réseau environnemental du Nouveau-Brunswick;
- Robert Gamble de Fredericton – consultant indépendant, anciennement directeur de Services Nouveau-Brusnwick;
- Roland Guitard de Pointe-Verte – commerçant en assurances à la retraite, anciennement maire suppléant de Pointe-Verte;
- Colombe Leblanc King de Saint-André – enseignante à la retraite, active dans le service communautaire et la planification de l'aménagement;
- Paul Losier de Beresford – président, Commission des déchets solides de Nepisiguit-Chaleur; et
- Julian Walker de Fredericton – professeur à l'Université Saint-Thomas, anciennement sous-ministre au ministère de l'Environnement du N.-B.

Au début de leur mandat, les nouveaux membres de la Commission ont dirigé leur attention sur une analyse exhaustive de la problématique décisionnelle au niveau des politiques et de l'administration dans le but de construire un avenir durable et productif pour le PIP au cours de sa deuxième décennie d'activités.

Suite à cette étude, les administrateurs ont reconfirmé l'approche traditionnelle du programme mettant l'emphase sur le recyclage dans la province et la fabrication de produits à valeur ajoutée. Pour réaffirmer l'importance de la protection environnementale dans son processus décisionnel, la nouvelle Commission a stipulé que l'incinération des pneus usés comme source énergétique ne serait jamais tolérée dans les activités futures du PIP.

Administration du PIP

Depuis le début du programme en octobre 1996, les grandes lignes administratives de ses activités à l'échelle provinciale sont englobées dans un contrat détaillé entre la CIPNB et la TRACC.

Cette entente comprend toutes les activités associées à la collecte des pneus usés ainsi que leur transformation et la fabrication de nouveaux produits à base de caoutchouc recyclé.

À la fin de l'année 2001, la première entente de cinq ans a été renouvelée sans modifications notables pour une autre période de cinq ans. Suite à un appel d'offres à travers le pays au cours de l'année 2006, la TRACC a encore une fois été choisie pour conclure une nouvelle entente de plusieurs années avec la CIPNB.

Lors de ces négociations de contrat, tous étaient conscients du fait que les paiements accordés par la CIPNB à la TRACC au cours des dix dernières années pour subventionner en partie les activités du PIP allaient devoir être ajustés dans la nouvelle entente.

L'exemple le plus évident de la hausse des coûts d'exploitation de la TRACC au cours des dix premières années du programme est le changement dramatique en matière d'énergie. Au Nouveau-Brunswick, le coût de l'essence a pratiquement doublé durant cette période de temps.

En même temps, le nombre de détaillants, donc de points de collecte pour le service PIP, a augmenté de 35% et le flux de pneus ramassés chez les détaillants est passé de 450 000 à 950 000 pneus par année.

Du côté fiscal, le système PIP a toujours été entièrement autosuffisant et ne reçoit aucune aide financière du gouvernement provincial.

Un droit environnemental est prélevé lors de la vente de pneus neufs par les détaillants de la province. C'est l'unique source de revenu utilisé par la CIPNB pour verser des subsides à la TRACC selon les termes de l'entente d'exploitation.

Au début de l'année 2007, il était évident que pour établir une augmentation des subsides permettant de conclure un nouveau contrat de plusieurs années avec l'entreprise, une analyse détaillée des droits environnementaux existants était nécessaire. Les droits existants prélevés lors de la vente de pneus neufs, établis en fonction de la dimension de la jante, n'avaient jamais été modifiés depuis le début du programme en 1996.

Le CIPNB et la TRACC ont signé une entente par intérim pour couvrir les dépenses courantes au début de la période du contrat alors qu'une étude exhaustive de toutes les facettes d'un rajustement éventuel des droits environnementaux associés au programme a été entamée.

Afin d'assurer la continuité du programme dans l'éventualité de circonstances difficiles, la Commission a depuis longtemps maintenu en réserve un fonds de prévoyance. La CIPNB a dû faire appel à ce fonds pour être en mesure d'augmenter les subsides selon les conditions de l'entente d'exploitation intérimaire.

En fin de compte, les nouveaux membres de la CIPNB ont aussi été en mesure de faire valoir leur point de vue individuel et leur expérience dans l'évaluation des droits environnementaux et la viabilité future du programme.

Des considérations techniques ont dû être évaluées lors du processus décisionnel, dont le besoin d'adopter une nouvelle terminologie de désignation des pneus utilisée universellement pour établir les différentes catégories de droits.

Ces désignations – (P passager), (LT camion léger), (T temporaire), (ST remorque de service), n'étaient pas courantes il y a dix ans mais sont maintenant utilisées partout au monde dans le marché des pneus.

Alors que l'année 2007 tirait à sa fin, la Commission a terminé son évaluation et a fait une recommandation à la province proposant un nouveau barème plus détaillé de droits environnementaux. La recommandation devrait être approuvée sous peu et devrait être en vigueur dès l'an prochain.

Plan de gestion

Alors que l'industrie du recyclage des pneus prend de l'ampleur à l'échelle régionale, nationale et internationale, le programme PIP du Nouveau-Brunswick est bien placé pour continuer de performer d'une manière exceptionnelle en 2008-2009 et plus tard encore.

La modification des droits environnementaux sur la vente de pneus neufs en vigueur à partir du 1er mars 2008, alors que les droits n'avaient jamais été changés au cours des 11 dernières années, va permettre à la Commission de continuer à verser les subsides nécessaires à la TRACC tout en demeurant complètement autosuffisante. Par conséquent, la nouvelle entente d'exploitation sur une période de plusieurs années se terminera en mars 2013.



En moyenne, aujourd'hui, les pneus usés du N.-B sont 18% plus lourd et produisent 18% plus de caoutchouc recyclable que les pneus reçus au début du PIP en 1996.

Le marché des pneus en Amérique de Nord a beaucoup changé depuis l'inauguration du PIP, marqué par le nombre croissant de pneus de plus grandes dimensions requis pour les véhicules plus favorisés du public, tels que les véhicules utilitaires sports, les fourgonnettes, et autres.

Récemment, les usines de recyclage ont dû faire face à un autre défi présenté par une toute nouvelle catégorie de pneus usés surdimensionnés d'une largeur exceptionnelle lorsqu'un nouveau pneu est apparu sur le marché, un pneu « super unique » conçu pour les tracteurs remorques. Les pneus usés reçus par la TRACC aujourd'hui sont en moyenne 18% plus lourds et produisent 18% plus de caoutchouc recyclable que les pneus reçus au début du programme il y a dix ans.



Les détaillants pourront faire une demande en ligne pour le service de collecte des pneus dès que leur aire de stockage approchera sa pleine capacité grâce au nouveau système de gestion de données combiné CIPNB-TRACC accessible sur le site Web.

L'avenir réserve sans doute plusieurs autres défis pour les spécialistes du recyclage alors que les coûts toujours croissants de l'énergie auront certainement un impact sur la conception des véhicules et sur les choix des consommateurs entraînant possiblement des changements au niveau des caractéristiques techniques des pneus. La réputation de la TRACC comme étant un chef de file capable d'approches innovatrices sur place va continuer à être un atout important du PIP alors que le marché de la vente de pneus au détail continue à se développer.

Au cours des années 2008 et 2009, la CIPNB et la TRACC vont travailler ensemble pour moderniser le système de gestion de données utilisé pour coordonner la collecte des pneus usés partout dans la province. En bout de ligne, un système unique de données, facilement accessible en tout temps aux deux organisations tout en étant capable de recevoir des renseignements spécifiques directement des détaillants de pneus individuels, sera mis en place.

Les détaillants pourront éventuellement transmettre des renseignements au sujet de leur inventaire de pneus usés sur place directement au nouveau système de gestion de données de la CIPNB-TRACC en utilisant un secteur à accès restreint du site Web du PIP.

Cette évolution du service Web donnera un moyen pratique aux détaillants de faire une demande en ligne pour le service de collecte des pneus dès que leur aire de stockage approchera sa pleine capacité. Il sera beaucoup plus facile de maximiser l'efficacité des horaires de collecte pour les différents camions du PIP et la surveillance de toutes les activités connexes du programme sera améliorée.



Il est important d'encourager la participation au programme « retour aux détaillants » pour que les consommateurs y apportent leurs pneus usés entreposés à la maison pour les recycler dans un processus productif.

La CIPNB a la responsabilité d'assurer une surveillance exhaustive de toutes les activités associées au programme PIP dans le secteur de la vente au détail afin d'assurer le maximum d'efficacité et le respect total en tout temps de toutes les procédures requises. L'accent sera mis sur un programme de surveillance encore plus vaste puisque le nouveau système de gestion de données va être en mesure de fournir des renseignements plus détaillés et plus actuels sur plus de 950 détaillants à travers toute la province.

Les premières phases du système unique de gestion de données de la CIPNB-TRACC devraient être en place au cours de l'été 2008.

Une augmentation du volume de pneus usés ramassés à travers le Nouveau-Brunswick tout au long de l'année est absolument essentielle pour que la TRACC puisse rencontrer la demande de matériel brut surtout si cette demande continue sa tendance vers la hausse.

La participation au programme « retour aux détaillants » va continuer à être l'objet d'une campagne de promotion active pour encourager les consommateurs à y déposer leurs vieux pneus encore entreposés à la maison.

Par ailleurs, les lieux d'enfouissement des commissions régionales de gestion de déchets à travers la province ont été désignés par la Commission comme lieux de collecte officiels du programme PIP. Ce changement facilitera le réacheminement vers Minto des pneus qui se retrouvent de temps à autres dans les lieux de gestion de déchets. Dans le but de récupérer le plus grand nombre possible de pneus usés pour les acheminer vers un processus productif, l'accent sera mis sur des programmes éducatifs au sujet du recyclage des pneus avec la participation des commissions de déchets solides.

Tel que mentionné plus tôt, il a été nécessaire en 2007 d'importer des pneus usés d'ailleurs au Canada atlantique pour les ajouter au volumes de pneus ramassés au cours de l'année dans la province et pour maintenir un inventaire en réserve sur le site de la TRACC. Il se peut que l'avenir nous réserve des circonstances similaires alors que le programme de collecte du PIP se rapproche du seuil maximum de la récupération rentable de la ressource que représentent les pneus usés.

La CIPNB et les autres membres de la Canadian Association of Tire Recycling Agencies (CATRA) vont continuer à travailler en 2008 et en 2009 pour identifier des solutions aux défis complexes associés au recyclage des vieux pneus tout terrain surdimensionnés. Chaque année, au Nouveau-Brunswick, les secteurs de l'agriculture, de la foresterie, des mines et de la construction produisent environ 5 000 pneus tout terrain usés de dimension immense.

Ce genre de pneus, conçus pour une utilisation particulière, sont souvent fabriqués dans un format gigantesque par rapport aux pneus d'automobile ou de camion et ont une structure renforcée pour résister aux conditions de terrain extrêmes. La grande taille et la composition unique de ces pneus continuent à poser un défi important aux usines de recyclage en matière de rentabilité. Quoique certaines nouvelles technologies semblent prometteuses, aucun des programmes provinciaux de recyclage de pneus n'a encore réussi à incorporer ces pneus dans le cadre de leurs activités normales. Puisque le problème existe à travers le pays, CATRA est en tête d'un effort collectif afin d'établir des normes nationales pour le recyclage des pneus tout terrain surdimensionnés et tente de développer une approche commune pour assurer la viabilité financière à long terme d'une telle initiative.

Les produits et les marchés

La fabrication de matelas conçus spécifiquement pour le bétail dans les grandes installations laitières modernes est un des piliers de la production de la TRACC depuis la fin des années 90. En 2007, la TRACC a expédié plus de 120 000 de ces matelas vers des clients à travers l'Amérique du Nord, l'Europe et plus loin encore.

Chaque matelas renferme au moins 120 livres de caoutchouc récupéré des pneus usés du Nouveau-Brunswick. Au cours des ans, la réputation de grande qualité et de fiabilité des matelas s'est avérée être un atout important dans le développement de nouveaux marchés à l'échelle mondiale.

La TRACC fabrique toute une gamme de produits à base de caoutchouc tels les protecteurs de masses-tiges utilisées dans les activités de forage pour le pétrole et le gaz, les bases pour les poteaux de voirie et les tapis spécifiquement conçus pour les vestiaires des joueuses et joueurs de hockey.

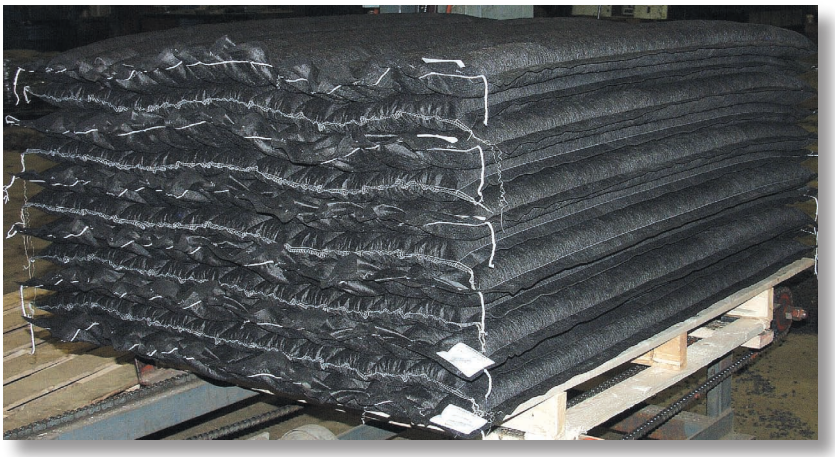
L'usine a aussi fait la mise au point de technologies internes innovatrices utilisées dans la fabrication de produits de caoutchouc en vrac sophistiqués tels le paillis d'écorce synthétique, et dans la production d'autres genres de couvre-sols utilisés dans l'aménagement paysager ou encore dans la fabrication de surfaces résilientes pour les terrains de jeux. Par exemple, le produit de caoutchouc souple de la TRACC « Safe-play (Jouer en sécurité) » est maintenant disponible en grand format pour les projets d'envergure mais est aussi disponible en sac pour la distribution sur le marché au détail.



La TRACC a commencé à établir des nouveaux réseaux de distribution au Royaume-Uni pour faire le marketing de toute sa gamme de bardeaux hybrides, disponibles dans un éventail de couleurs et une variété de motifs de surfaces imitant la pierre.

Tel que mentionné ci-dessus, en 2007 la TRACC a reçu la plus grande commande jusqu'à présent pour du caoutchouc recyclé en vrac pour être utilisé de façon innovatrice dans un projet de construction d'un remblai routier. Le système automatisé de production permettant le déchiquetage de grands volumes de pneus dans un bref délai tout en respectant des spécifications détaillées a été un réel avantage dans ce cas particulier.

Plus de 250 camions remorques remplis du produit fini ont été acheminés vers l'entrepreneur en chef sur le chantier au cours de la phase initiale du projet.



En 2007, la TRACC a expédié plus de 120 000 matelas pour le bétail dans les grandes installations laitières modernes vers des clients en Amérique de Nord, en Europe et plus loin encore.



Les bardeaux de la TRACC « Moderne Slate™ » ont une durabilité exceptionnelle et coûtent moins chers à installer que l'ardoise naturelle mais donnent un aspect visuel pratiquement identique.

Les bardeaux de toit prennent leur élan

Parmi les nouvelles technologies de l'usine, le processus qui combine dans un mélange hybride du plastique recyclé avec des pneus usés pour en faire des bardeaux de toit synthétiques imitant l'ardoise de grande qualité est plein de promesses. L'aboutissement d'un projet de recherche de la TRACC et de l'Université du Nouveau-Brunswick, les bardeaux peuvent être produits dans toute une gamme de couleurs et de motifs de surfaces imitant la pierre.

Les bardeaux de la TRACC « Moderne Slate » ont un aspect visuel pratiquement identique à l'ardoise, mais à un moindre coût. Les experts en toiture et leurs clients sont décidément enthousiastes et la capacité de production de l'usine continue à prendre de l'ampleur.

Un des grands avantages de ce produit exceptionnel est le fait qu'il soit beaucoup moins sensible au froid que le matériel de toiture conventionnel. Les experts en toiture peuvent donc prolonger la période de travail bien au-delà des mois « chauds » de l'année.

En même temps, la résistance et la durabilité du produit fini après l'installation ont été dûment vérifiées par des essais sur le terrain. Au cours de l'année 2007, un toit couvert de « Moderne Slate » ayant été soumis à une série d'expériences sur la résistance au vent, avec des vents artificiels allant jusqu'à 170 kilomètres par heure, n'a subit aucun dommage.

Jusqu'en 2007, la TRACC avait mis l'accent sur la distribution aux entrepreneurs en toiture de la province, selon un programme de développement du marché couvrant plusieurs années. Cependant, avec son unité de production à haute vitesse en plein essor, l'entreprise a pu élargir ses efforts de marketing au cours de l'année en accordant une importance particulière aux possibilités d'exportation.

La réponse initiale de l'industrie britannique à ce sujet a été particulièrement encourageante. Vers la fin de l'année 2007, la TRACC a commencé les démarches pour établir au Royaume-Uni des réseaux de distribution pour son matériau de toiture. L'expérience acquise jusqu'à présent démontre qu'un produit recyclé, durable, « écolo », d'origine canadienne, et qui donne l'apparence d'un très beau toit en ardoise naturelle lorsqu'il est installé, présente un excellent potentiel de mise en marché dans le secteur de la construction en Europe.

Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

Membres de la Commission

Murray Driscoll, (Président), Quispamsis

Yves Gagnon (Vice-président), Dieppe

Thérèse Bourgeois, Grand Falls

Mary-Ann Coleman, Waterford

Robert Gamble, Fredericton

Roland Guitard, Pointe Verte

Colombe Leblanc King, Saint-André

Paul Losier, Beresford

Julian Walker, Fredericton

Cadre législatif

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick est une agence du gouvernement provincial dont les membres sont désignés par le ministre de l'Environnement.

La Commission a été établie en 1996 en vertu de la Loi sur l'assainissement de l'environnement. Les stipulations pertinentes de la législation sont spécifiées dans l'article 22.1(1) comme suit :

22.1(1) Le Ministre peut, conformément aux règlements, établir une commission d'intendance aux fins suivantes :

a) gérer la fabrication, l'entreposage, la collecte, le transport, le recyclage, l'élimination ou autre manutention d'une matière désignée; et

b) s'assurer que la fabrication, l'entreposage, la collecte, le transport, le recyclage, l'élimination ou autre manutention par l'industrie d'une matière désignée est fait en conformité avec un plan d'écologisation approuvé par la commission d'intendance.

Le règlement établissant la Commission d'intendance de pneus du Nouveau-Brunswick (Règlement 96-82) a été déposé le 8 août, 1996. L'article 4 du règlement désigne les pneus en tant que matières désignées aux fins de l'article 22.1 de la Loi sur l'assainissement de l'environnement.

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 2007 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 2007 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 14 février 2008

Bilan

31 décembre 2007, avec les chiffres correspondants de 2006

	2007	2006
Actif		
Encaisse	140 251 $	515 024 $
Débiteurs	555 060	610 478
Charges payées d'avance	3 247	3 067
Tranche à court terme des avances à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus (note 3)	62 593	60 292
	761 151	1 188 861
Placements (note 4)	769 649	1 917 205
Avances à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus (note 3)	49 268	111 861
Immobilisations (note 5)	10 313	23 191
	1 590 381 $	3 241 118 $
Passif et actif net		
Passif :		
Créditeurs et charges à payer	301 627 $	281 873 $
Frais de traitement à payer	399 764	961 526
	701 391	1 243 399
Actif net :		
Investi dans des immobilisations	10 313	23 191
Non affecté	878 677	1 974 528
	888 990	1 997 719
	1 590 381 $	3 241 118 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil,

, administrateur

États des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2007, avec les chiffres correspondants de 2006

	2007	2006
Frais et droits	2 782 890 $	2 746 147 $
Charges :		
Frais de traitement des pneus usés	3 519 917	2 060 364
Salaires et avantages sociaux	183 191	148 287
Communications et traduction	89 409	51 981
Bureau	39 688	24 131
Services professionnels	29 798	32 201
Réunions du Conseil d'administration	24 658	1 429
Service de sécurité	24 463	23 110
Amortissement	15 365	17 721
Loyer	10 800	10 800
Déplacements	9 233	8 499
Téléphone	9 028	7 446
Assurance	5 257	5 172
Intérêts et frais bancaires	1 020	679
Formation et abonnements	962	1 493
Paiement rétroactif de traitement des pneus usés	-	270 096
	3 962 789	2 663 409
	(1 179 899)	82 738
Revenu d'investissement	89 900	100 533
(Insuffisance) excédent des produits par rapport aux charges	(1 089 999) $	183 271 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

État de l'évolution de l'actif net

Exercice terminé le 31 décembre 2007, avec les chiffres correspondants de 2006

	Investi dans des immobilisations	Non affecté	2007 Total	2006 Total
Solde au début de l'exercice	23 191 $	1 776 574 $	1 997 719 $	1 814 448 $
Changement de convention comptable (note 1)	-	(18 730)	(18 730)	-
(Insuffisance) excédent des produits par rapport aux charges	(15 365)	(1 074 634)	(1 089 999)	183 271
Variation nette des investissements dans des immobilisations	2 487	(2 487)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	10 313 $	878 677 $	888 990 $	1 997 719 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2007, avec les chiffres correspondants de 2006

	2007	2006
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :		
Activités de fonctionnement :		
(Insuffisance) excédent des produits par rapport aux charges	(1 089 999) $	183 271 $
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Amortissement des immobilisations	15 365	17 721
Amortissement de prime d'obligation	10 719	14 820
Gain incomplet sur placements	(20,298)	-
	(1 084 213)	215 812
Variations du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation :		
Diminution (augmentation) des débiteurs	55 418	(106 749)
(Augmentation) diminution des charges payées d'avance	(180)	703
Augmentation des créditeurs et charges à payer	19 754	19 856
Diminution des frais de traitement à payer	(561 762)	(300 589)
	(1 570 983)	(170 967)
Activités de financement et d'investissement :		
Augmentation des placements	-	(217 079)
Diminution des placements	1 138 405	135 000
Remboursement de Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus	60 292	58 077
Acquisition d'immobilisations	(2 487)	(3 038)
	1 196 210	(27 040)
Diminution de la position de l'encaisse	(374 773)	(198 007)
L'encaisse au début de l'exercice	515 024	713 031
L'encaisse à la fin de l'exercice	140 251 $	515 024 $

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 2007

La Commission d'intendance des pneus de Nouveau-Brunswick (la « Commission »), 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. Changement de convention comptable :

Le 1er janvier 2007, la commission a adopté les nouvelles normes comptables publiées par l'Institut Canadien des Comptables Agréés, soit le chapitre 3855 du Manuel de l'ICCA, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation ». Les nouvelles normes ne sont pas appliquées rétroactivement et, par conséquent, les chiffres correspondants des périodes précédentes n'ont pas été retraités.

Le chapitre 3855 établit les normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés non financiers. Selon ce chapitre, les actifs et les passifs financiers, incluant les dérivés, doivent être comptabilisés au bilan au moment de la conclusion d'un contrat sur un instrument financier ou un dérivé financier. Aux termes de ces normes, tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur lors de leur comptabilisation initiale, sauf pour certaines opérations entre apparentés. La réévaluation faite au cours des périodes subséquentes dépend du classement de l'instrument.

La commission a choisi de classer ses actifs financiers et ses passifs financiers comme étant détenus à des fins de transaction. Ils sont évalués à la juste valeur et les variations de la juste valeur sont comptabilisées à l'état des résultats.

À la suite de l'adoption du chapitre, le solde d'ouverture des placements a été ramené à 1 898 475 $, soit une diminution de 18 730 $, afin de tenir compte de la dépréciation cumulée de la juste valeur des placements de l'exercice précédent.

La commission a choisi de classer l'avance faite à Tire Recycling Atlantic Canada Corporation dans la catégorie des prêts et créances. Elle est évaluée au coût après amortissement.

2. Principales conventions comptables :

a) Généralités :

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

b) Placements :

Les placements sont comptabilisés à la juste valeur. Au cours des exercices antérieurs, les placements étaient comptabilisés au coût après amortissement et les gains et les pertes réalisés étaient constatés dans l'exercice au cours duquel ils avait été cédés.

Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 2007

2. Principales conventions comptables :

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 »). 1.50 $ est remise au moment de la collecte; et 1.80 $ est payable lorsque TRACC a vendu les produits contenant la matière recyclée. Le montant total dû à TRACC est comptabilisé au moment du ramassage.

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.

3. 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.

Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 2007

4. Placements :

Valeur nominal			2007 Valeur marchande	2007 Valeur comptable	2006 Valeur comptable
	Placements				
134 000 $	Province du Nouveau-Brunswick, 5,25 %	le 2 juin 2009	136 045 $	138 776 $	138 776 $
130 000	Province du Nouveau-Brunswick, 6,375 %	le 15 juin 2010	136 586	142 149	142 149
190 000	Fonds fiduciaire de logement canadien, 4,1 %	le 15 décembre 2008	190 173	196 890	196 890
84 000	Gouvernement du Canada, 4,25 % (2006 – 184 000)	le 1 septembre 2008	84 168	84 643	185 408
200 000	Gouvernement du Canada, 4,25 %	le 1 septembre 2009	201 427	206 800	206 800
-	Province de l'Ontario, 5,7 %	le 1 décembre 2008	-	-	138 280
-	Corporation de financement des municipalités 5,75 %	le 17 juillet 2007	-	-	176 850
-	Corporation de financement agricole 4,35 %	le 15 août 2007	-	-	199 462
-	CIBC, 4,4 %	le 26 août 2008	-	-	198 255
-	Amortissement de prime		-	(10 719)	(29 591)
-	Encaisse détenue dans le compte du courtier		21 250	21 250	363 926
			769 649 $	779 789 $	1 917 205 $

5. Immobilisations :

	Prix coûtant	Amortissement cumulé	2007 Valeur comptable nette	2006 Valeur comptable nette
Matériel de bureau	16 774 $	16 324 $	450 $	794 $
Mobilier et agencements	12 679	10 792	1 887	1 841
Matériel informatique	80 008	72 032	7 976	20 556
	109 461 $	99 148 $	10 313 $	23 191 $

6. 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 2007 est 764 384 $ (2006 – 1 898 475 $) d'après les listes publiées des valeurs marchandes. La juste valeur des avancements à TRACC du 31 décembre 2007 est approximatif 108 000 $.

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.