



INVESTIR DANS L'IMPACT

Dépôt auprès du ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités dans le cadre de son examen législatif de la *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada*



Table des matières

RÉSUMÉ	5
1.0 POURQUOI IL EST IMPORTANT DE CONSTRUIRE PLUS D'INFRASTRUCTURES	
1.1 Pourquoi les infrastructures sont importantes	12
1.2 Les infrastructures relient les Canadiens et les Canadiennes	12
1.3 Construire plus d'infrastructures stimule la croissance économique	15
1.4 Un investissement sans précédent dans les infrastructures est nécessaire pour atteindre nos objectifs de carboneutralité.....	18
1.5 Le Canada doit s'attaquer à son déficit croissant en matière d'infrastructures	20
1.6 L'importance de combler le déficit des infrastructures autochtones	22
1.7 Les besoins collectifs en infrastructures du Canada évoluent constamment	24
1.8 Les infrastructures sont définies par l'intérêt public commun – et non par la propriété	26
2.0 LE DÉFI DE MOBILISER LES INVESTISSEMENTS POUR CONSTRUIRE PLUS RAPIDEMENT	
2.1 La prochaine décennie devra relever de nouveaux défis en matière d'infrastructures	32
2.2 Les collectivités autochtones font face à des défis uniques dans la mise en place des infrastructures nécessaires.....	35
2.3 Les infrastructures attirent des capitaux privés importants à l'échelle mondiale	36
2.4 Les infrastructures font face à des obstacles pour attirer des financements privés.....	39
3.0 COMMENT LA BIC PERMET LA CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES	
3.1 La BIC mobilise des capitaux privés et institutionnels pour construire plus d'infrastructures plus rapidement.....	42
3.2 La BIC s'attaque aux obstacles au financement privé des nouveaux projets	45
3.3 La trousse d'outils de la BIC pour un financement innovant	50
3.4 La BIC apporte de nouvelles sources d'investissement en plus de son financement	54
3.5 La BIC allège les contraintes financières des gouvernements en tirant parti de nouvelles sources de revenus et en attirant des capitaux privés	58
3.6 La BIC fait progresser les objectifs stratégiques fédéraux en partenariat avec les ministères fédéraux.....	59
3.7 Le cadre d'investissement de la BIC aligne la prise des décisions d'investissement sur la réalisation de projets d'infrastructure dans l'intérêt public	61

3.8 La BIC joue un rôle d'experts-conseils dans les projets transformateurs complexes.....	66
3.9 La BIC a aligné sa fonction Connaissances pour accélérer les investissements....	69
3.10 Les fonctions Connaissances et Conseil de la BIC renforcent la réserve d'investissements de la BIC	72
3.11 L'approche unique de la BIC en matière d'investissements en partenariat avec les communautés autochtones et au bénéfice de ceux-ci.....	73
4.0 RÉSULTATS ET IMPACT	
4.1 La BIC catalyse l'impact public plutôt que de rechercher un rendement financier	78
4.2 Les investissements de la BIC produisent des avantages tangibles pour la vie des Canadiens et des Canadiennes.....	82
4.3 Les premières activités de services-conseils de la BIC soulignent sa valeur en matière de développement actif de projets	84
4.4 La BIC met en place des infrastructures en partenariat avec les communautés autochtones et au profit de celles-ci	86
4.5 La BIC est un exemple international de mobilisation de capitaux privés pour les investissements dans les infrastructures	90
5.0 L'ÉVOLUTION DE LA BANQUE DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA	
5.1 La création de la BIC a entraîné la création d'une nouvelle organisation.....	94
5.2 La constitution de la réserve de projets de la BIC a pris du temps	94
5.3 La BIC a harmonisé sa gouvernance pour accélérer l'investissement et l'impact.....	96
5.4 La BIC a diversifié ses projets pour accélérer l'investissement et l'impact.....	97
5.5 La BIC a accru la transparence et aligné les incitations pour ses investissements	98
6.0 LES POSSIBILITÉS DANS CHACUN DE NOS SECTEURS PRIORITAIRES	
6.1 Internet haut débit	102
6.2 Transport en commun.....	104
6.3 Énergie propre.....	107
6.4 Infrastructures vertes.....	111
6.5 Commerce et transport	117
7.0 LES LES CINQ PROCHAINES ANNÉES DE LA BIC	
7.1 La BIC est en train de mettre en place un modèle de financement des infrastructures plus durable	121
7.2 Évolution de nos priorités d'investissement	122
7.3 Conclusion.....	124



Résumé

Résumé

Les infrastructures sont importantes pour la population canadienne parce qu'elles nous relient les uns aux autres. Les projets d'infrastructure ont façonné notre pays et propulsé notre économie – faisant progresser les gens, l'information, l'énergie et les matériaux pour soutenir notre prospérité commune.

La Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) a été créée pour contribuer à la construction des infrastructures. Comme il est indiqué dans l'Énoncé des priorités et des responsabilités de 2021 du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités :



La BIC aide à mieux utiliser les fonds publics en investissant dans des projets d'infrastructure dans l'intérêt public qui génèrent des revenus et en élaborant des outils financiers novateurs. Le but est de construire plus d'infrastructures dans l'ensemble du pays. »

ÉPR du ministre

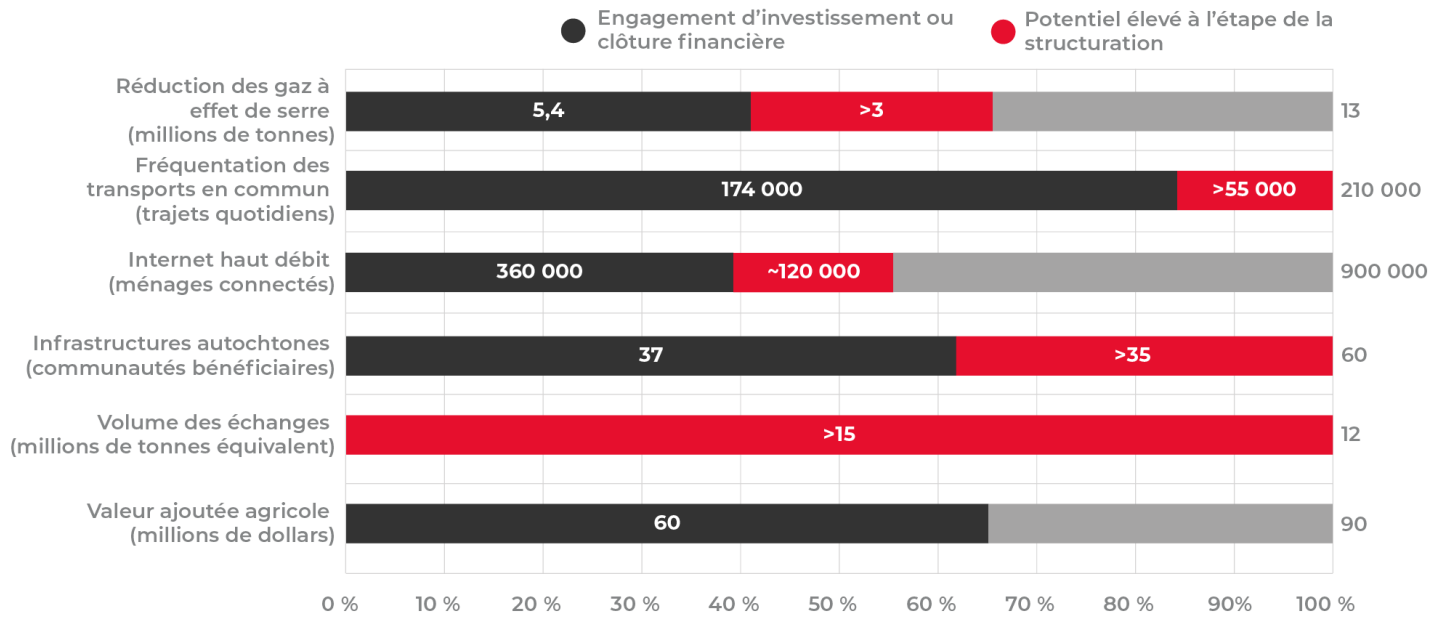
Alors que la BIC franchit le cap de cinq années depuis sa création, le rythme et le volume de ses investissements dans les infrastructures ont considérablement augmenté au bénéfice de la population canadienne. La BIC considère cet examen législatif comme une occasion importante d'affirmer son mandat et de consolider ses fondements pour avoir un impact à long terme. La BIC considère que la loi qui la régit établit un équilibre entre une gouvernance responsable et une flexibilité appropriée pour mobiliser des capitaux privés et institutionnels afin de financer les infrastructures dans l'intérêt public.

Les défis de la prochaine décennie exigent que le Canada agisse rapidement pour demeurer concurrentiel par rapport aux autres économies. Le Canada doit accélérer les investissements dans les infrastructures pour répondre aux priorités urgentes, y compris la transition vers une économie carboneutre, le renforcement de la résilience de la chaîne d'approvisionnement, la diversification des sources d'énergie, la création d'une économie de plus en plus numérique, et pour combler les écarts en matière de possibilités pour les communautés autochtones d'un océan à l'autre.

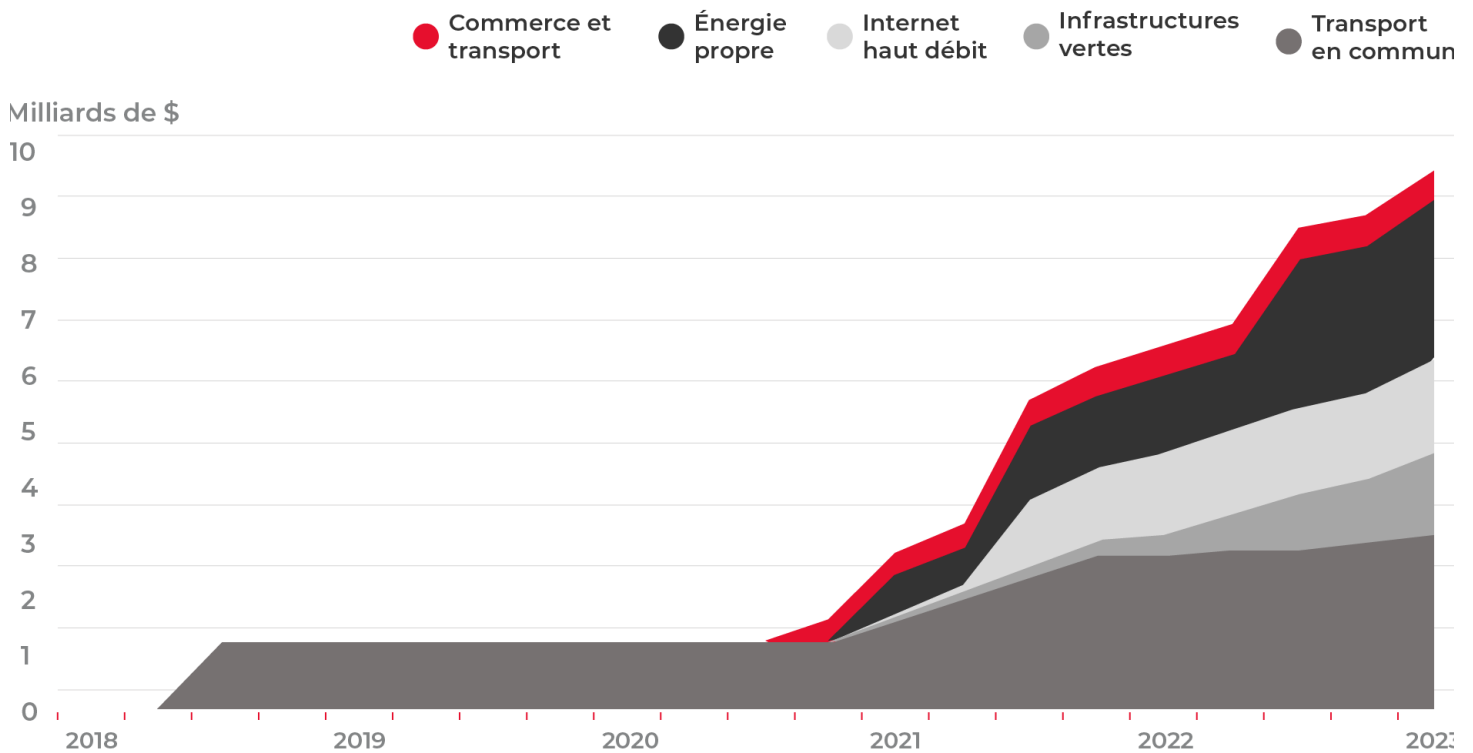
Le Canada a besoin d'investissements publics et privés pour répondre à ses besoins. L'ampleur des défis du Canada exige des investissements dans l'infrastructure qui exerceraient des pressions sur la capacité de financement des gouvernements en l'absence de mobilisation de capitaux privés. Le secteur privé s'occupe depuis longtemps d'infrastructures canadiennes qui répondent à des besoins publics vitaux – des chemins de fer aux opérations portuaires, de la production et de la transmission d'électricité aux télécommunications. La participation du capital privé à la réalisation des infrastructures tire parti de l'expérience spécialisée et reconnaît que les gouvernements ne peuvent pas à eux seuls combler le déficit du Canada en matière d'infrastructure.

Comme en témoignent ses résultats en matière d'impact public et l'augmentation de ses engagements d'investissement, la BIC a accéléré les progrès sur ces fronts. La BIC a démontré sa valeur en tant qu'institution unique qui construit des infrastructures essentielles plus rapidement pour améliorer la vie des Canadiens et des Canadiennes.

Progrès vers les cibles de résultats fixées pour 2026-27



Engagements d'investissement cumulatifs de la BIC (par secteur prioritaire et date de l'engagement d'investissement)



Engagements d'investissement totaux de la BIC en fin d'exercice

2020/21



2021/22



2022/23



Dans le budget de 2023, le gouvernement du Canada a augmenté les cibles d'investissement dans l'énergie propre et les infrastructures vertes, a désigné la BIC comme le principal outil de financement du gouvernement du Canada pour appuyer la production, le transport et le stockage d'électricité propre, et a annoncé que la BIC accordera des prêts aux communautés autochtones pour les aider à acquérir des participations dans des projets d'infrastructure dans lesquels la BIC investit également. Chacune de ces mesures souligne l'évolution de la BIC vers un rôle essentiel dans la réalisation des priorités stratégiques.

Ce qui est défini comme « infrastructure » évoluera avec les nouvelles technologies et les besoins changeants du public. Tout comme les priorités d'hier en matière d'infrastructure sont différentes de celles d'aujourd'hui, les besoins d'aujourd'hui ne seront pas ceux de demain. À l'avenir, le Canada aura besoin d'infrastructures pour améliorer la résilience de son environnement bâti et aider la population canadienne à s'adapter aux changements climatiques. À l'ère de la concurrence mondiale, les nouvelles infrastructures seront essentielles à la croissance de l'économie canadienne et à l'amélioration des possibilités d'exportation pour les entreprises canadiennes.

La Banque de l'infrastructure du Canada s'attaque à bon nombre des grands obstacles qui nuisent à la construction de l'infrastructure dont le Canada a besoin. La BIC investit uniquement dans des projets qui n'auraient peut-être pas été réalisés, qui auraient été considérablement retardés ou qui auraient été réalisés à plus petite échelle sans le financement de la BIC. Des pays du monde entier établissent des banques d'infrastructure et des banques vertes pour attirer des capitaux privés afin de relever les défis du XXI^e siècle. L'OCDE présente la BIC comme un modèle de premier plan pour catalyser l'investissement privé et aligner les parties prenantes sur la réalisation des projets, notamment pour soutenir la reprise post-pandémique et faciliter la transition énergétique.

La BIC joue un rôle particulièrement important en aidant les investisseurs privés à surmonter l'incertitude à laquelle sont confrontés de nombreux projets de transition énergétique au Canada. Les promoteurs font face à un risque lié à la prime que les clients paieront pour des combustibles à faible teneur en carbone, et à la façon dont la réglementation des différents territoires influera sur les marchés. De nombreuses autres économies avancées poursuivent une politique industrielle « verte » à un coût fiscal considérable – par exemple, les crédits d'impôt pour l'énergie propre en

vertu de l'Inflation Reduction Act (Loi sur la réduction de l'inflation) des États-Unis. Les outils de financement stratégique de la BIC mobilisent des capitaux privés pour décarboniser des secteurs clés, aidant le Canada à répondre à la concurrence pour les investissements verts.

Les experts de la BIC travaillent avec les promoteurs afin de mettre au point des outils financiers adaptés et novateurs pour éliminer les obstacles qui entravent les projets d'infrastructure et qui attirent les investissements du secteur privé. La BIC utilise la structure financière appropriée pour s'attaquer à l'obstacle particulier auquel fait face un investissement, en s'appuyant sur la trousse d'outils dont elle dispose en vertu de la loi qui la régit. La BIC adapte les instruments d'emprunt à des risques spécifiques liés au rendement d'un projet et fera des placements en capitaux propres dans certaines circonstances.

De cette façon, la BIC libère des fonds publics pour d'autres priorités et aide à alléger les pressions sur le bilan de tous les ordres de gouvernement. Contrairement à une subvention gouvernementale irrécouvrable, la BIC récupère son capital sous forme de remboursement de son investissement dans un projet. Le financement de la BIC harmonise également les incitations à la réalisation rentable et à temps des projets par des partenaires privés.

Le cadre d'investissement de la BIC comporte des « garde-fous » clairs et transparents pour veiller à ce que les nouveaux investissements accélèrent les impacts publics prioritaires tout en réduisant au minimum les incidences fiscales et en ciblant les capitaux de la BIC afin de réaliser les plus grands avantages pour les Canadiens et les Canadiennes. L'accent que met la BIC sur la structuration du financement autour d'une « lacune du marché » permet d'éviter de remplacer les investissements privés. Si un projet génère un rendement financier suffisant pour aller de l'avant sans le financement de la BIC, elle n'y investira pas.

La création de la BIC a pris du temps. Après une phase initiale de mise sur pied de l'organisation, d'établissement de relations et d'identification de partenaires et de projets potentiels, le Plan de croissance 2020 a clarifié les objectifs de la BIC pour un portefeuille de projets diversifié, et le gouvernement du Canada a simplifié la gouvernance de la BIC pour effectuer de nouveaux investissements.

Au 31 mars 2023, la BIC avait engagé 9,7 milliards de dollars dans 46 projets, pour une valeur en capital totale de 27 milliards de dollars. La BIC a atteint la clôture financière pour 42 projets, compte 29 projets en cours de construction et un investissement dans les opérations. Ces projets produiront des résultats d'intérêt public au profit de la population canadienne, notamment en ce qui concerne l'élargissement de l'accès aux services Internet haut débit, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'augmentation de la fréquentation du transport en commun, la hausse de la valeur ajoutée agricole et le nombre de communautés autochtones bénéficiant des investissements.

Les investissements de la BIC ont attiré 8,6 milliards de dollars en financement institutionnel et du secteur privé. La BIC a réussi à attirer dès le départ des capitaux privés en raison de son approche visant à éliminer les obstacles, à répartir les risques et à harmoniser les incitatifs avec les partenaires. De plus, comme la BIC fournit du financement plutôt que des subventions, les remboursements

d'intérêts et de capital à la BIC financeront au fil du temps une partie croissante des charges d'exploitation et des investissements de la BIC. Cela signifie une réduction encore plus marquée du fardeau financier du secteur public que si les gouvernements finançaient ces investissements au moyen de subventions ou d'autres transferts. Bref, cela signifie que les fonds publics vont plus loin puisqu'ils sont multipliés par le co-investissement du secteur privé.

Au fur et à mesure que les projets entreront en service, généreront des revenus et rembourseront le financement initial de la BIC avec intérêts, la BIC réaffectera ce capital remboursé à de nouvelles infrastructures. Cela permet à la BIC d'amplifier son impact, en augmentant continuellement la valeur des nouvelles infrastructures à partir de l'allocation de capital initiale de la BIC. Contrairement à l'épuisement des subventions une fois qu'elles sont distribuées, la BIC maintiendra sa capacité de financer stratégiquement les besoins futurs du Canada en matière d'infrastructure pour les décennies à venir.

La fonction des services-conseils de la BIC est conçue pour aider les promoteurs à faire progresser des projets complexes et transformateurs jusqu'au stade du développement. Ces missions permettent également de constituer la réserve de projets de la BIC. Comme en témoigne son leadership dans la mise au point du train à grande fréquence pour le corridor Toronto-Québec et le projet d'interconnexion des réseaux d'électricité de la boucle de l'Atlantique, la BIC peut fournir des conseils stratégiques uniques à l'échelle des gouvernements, appuyer les promoteurs de projets et aider à harmoniser les parties prenantes. La fonction des services-conseils de la BIC contribue à accélérer les décisions d'investissement et la réalisation des projets qui traînent en longueur, ainsi qu'à renforcer les capacités des promoteurs.

La BIC continuera d'évoluer et ciblera de nouvelles infrastructures en fonction des priorités du gouvernement du Canada et des progrès technologiques qui ouvrent des possibilités pour un pays plus prospère, connecté et durable. La BIC reste continuellement en contact avec les investisseurs privés, les prêteurs commerciaux et les autres partenaires potentiels de l'écosystème mondial et national du financement des infrastructures afin de comprendre l'intérêt pour les investissements dans différents types de projets et dans des projets spécifiques.

Grâce à son horizon d'investissement à long terme et à sa vision nécessairement orientée vers les bénéfices publics durables à long terme, la BIC est bien placée pour collaborer avec les parties prenantes et diriger l'élaboration de projets dans le cadre des projets les plus complexes, mais transformateurs, pour notre pays. En effectuant des investissements remboursables dans les infrastructures génératrices de revenus, la BIC établit un modèle de financement des infrastructures plus durable qui lui permet de réaffecter continuellement ses capitaux à de nouveaux projets et de répondre aux besoins émergents du Canada en matière d'infrastructures.

01.

**POURQUOI IL EST
IMPORTANT DE
CONSTRUIRE PLUS
D'INFRASTRUCTURES**



- » Les infrastructures sont importantes pour relier la population canadienne, décarboniser notre économie, stimuler la croissance économique et faire en sorte que les communautés autochtones profitent de la prospérité du Canada.
- » Tout au long de l'histoire du Canada, les grands projets d'infrastructure et les projets à l'échelle des collectivités ont transformé notre pays, contribuant à une croissance économique durable à long terme et rendant possible le niveau de vie actuel.
- » La transition vers l'énergie propre et l'élargissement des possibilités de participer à la société canadienne exigent de toute urgence une mise en place accélérée de l'infrastructure dans nos collectivités et une refonte de nos systèmes de transport des personnes et des biens, de fourniture d'énergie et de connexion à Internet.
- » Le Canada fait face à un déficit d'infrastructure particulièrement important, comme en témoignent les besoins croissants en transport en commun dans les villes canadiennes, l'ampleur des investissements requis pour décarboniser l'approvisionnement et la consommation d'énergie dans les provinces et les territoires, les goulots d'étranglement dans les corridors commerciaux essentiels et les nombreuses communautés éloignées et autochtones qui n'ont pas accès à l'eau potable, à l'énergie ou aux services de télécommunications.
- » Tout comme les progrès technologiques dans le domaine des transports et des télécommunications ont changé ce que nous appelons l'« infrastructure », notre définition de l'infrastructure doit continuer d'évoluer au fur et à mesure que le Canada reconnaît les nouveaux besoins – comme assurer la résilience aux changements climatiques – et détermine les priorités urgentes en matière de biens publics.

1.1 Pourquoi les infrastructures sont importantes

Les infrastructures nous relient les uns aux autres. Des premières routes et des premiers ports aux réseaux ferroviaires et électriques, en passant par les télécommunications et Internet, les infrastructures ont catapulté la société, améliorant notre résilience et notre prospérité en cours de route.

Tout au long de l'histoire du Canada, les projets d'infrastructure ont contribué à façonner notre pays et ont eu une incidence énorme sur notre croissance économique. Le chemin de fer transcontinental a joué un rôle essentiel dans la Confédération canadienne, en faisant du commerce agricole une possibilité et en attirant une vague d'immigrants qui ont dynamisé notre économie.

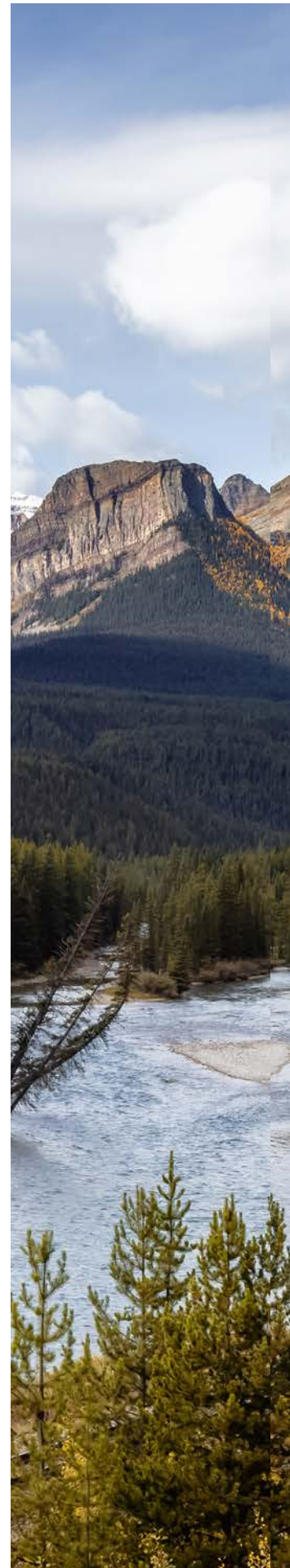
La voie maritime du Saint-Laurent a permis de relier le Québec et l'Ontario à huit États américains, ouvrant ainsi une importante plaque tournante commerciale et une chaîne d'approvisionnement qui a transporté, depuis 1959, plus de trois milliards de tonnes de marchandises.

Les investissements effectués dans le secteur riverain de Vancouver ont transformé la ville en porte d'entrée du Canada depuis l'Asie-Pacifique, ce qui a permis d'accroître le commerce, le tourisme et le développement économique dans la région.

Qu'il s'agisse d'investissements dans les réseaux électriques ou l'hydrogène, les chemins de fer et le transport en commun, lorsque le Canada investit dans ses infrastructures, il investit dans son propre potentiel.

1.2 Les infrastructures relient les Canadiens et les Canadiennes

Aujourd'hui, le Canada est confronté à de nombreux défis urgents. Il s'agit notamment des défis mondiaux, comme la transition vers une économie carboneutre, le renforcement de la résilience de la chaîne d'approvisionnement et la diversification des sources d'énergie, ainsi que des défis nationaux, comme permettre au Canada de participer à une économie de plus en plus





« L'Association of School Transportation Services of British Columbia s'efforce de réduire les émissions de nos parcs de véhicules et d'offrir un transport propre et sûr aux écoliers qui nous sont confiés. En nous associant à la BIC, nous prenons les devants en matière d'approvisionnement en véhicules sécuritaires et sans émissions qui sont essentiels au transport des enfants d'aujourd'hui et de demain. »

Frank Marasco,
Association of School Transportation Services
of British Columbia

numérique, combler l'écart de productivité du Canada, accroître les possibilités d'exportation pour les entreprises canadiennes et combler le déficit d'infrastructure dans les communautés autochtones d'un océan à l'autre.

Pour relever les défis de cette génération, il faudra un effort concerté de tous les ordres de gouvernement et il faudra déployer tous les leviers à notre disposition, y compris les infrastructures. La qualité des infrastructures définit les possibilités pour notre société, et des investissements efficaces dans les infrastructures stimulent la croissance économique et améliorent la qualité de vie.

Par exemple :

- » Nous pouvons réduire la congestion et les émissions de gaz à effet de serre nuisibles en investissant dans le transport en commun, reliant ainsi la population canadienne aux emplois, à l'éducation et aux collectivités.

- » Nous pouvons contribuer à alimenter notre économie de façon durable et rentable en investissant dans l'énergie propre et en diversifiant les sources d'énergie du Canada.
- » Nous pouvons accroître l'accès à l'éducation, au travail et aux soins de santé dans les collectivités éloignées et rurales en investissant dans les réseaux Internet haut débit.
- » Nous pouvons aider les familles canadiennes à avoir accès à des aliments sains et abordables en investissant dans des infrastructures agricoles modernes, comme l'irrigation de nos terres agricoles.
- » Nous pouvons accroître les débouchés commerciaux pour les entreprises canadiennes et aider à lutter contre les interruptions de la chaîne d'approvisionnement pour les consommateurs en investissant dans nos ports, nos chemins de fer et nos corridors commerciaux.

Investir dans les infrastructures nous aide à atteindre nos objectifs actuels tout en préparant la réussite des générations futures.

L'importance des infrastructures pour la prospérité durable à long terme du Canada oriente l'objectif de la BIC, tel qu'il est énoncé dans la loi qui la régit :



La BIC a pour mission de faire des investissements et de chercher à attirer des investissements d'investisseurs du secteur privé et d'investisseurs institutionnels dans des projets d'infrastructure situés au Canada ou en partie au Canada qui généreront des recettes et qui seront dans l'intérêt public, par exemple en soutenant des conditions favorables à la croissance économique ou en contribuant à la viabilité de l'infrastructure au Canada.¹

¹ Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada, L.C. 2017, ch. 20, art. 403 à la section 6.

1.3 Construire plus d'infrastructures stimule la croissance économique

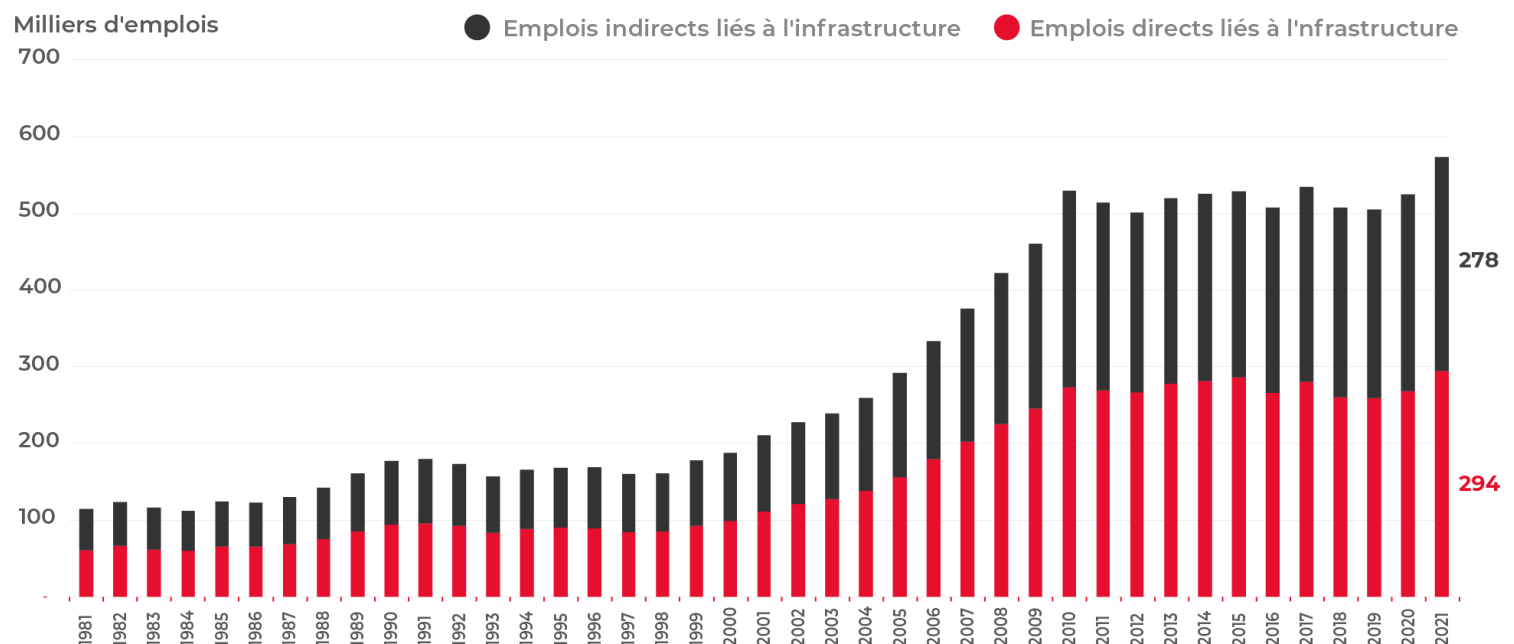
Les infrastructures créent la croissance économique – maintenant et pour les décennies à venir.

La construction et l'entretien de nos infrastructures communes créent des emplois bien rémunérés dans le secteur de la construction. Statistique Canada estime qu'en 2021, les investissements dans les infrastructures ont employé directement plus de 294 000 travailleurs et soutenu indirectement 278 000 autres travailleurs, ce qui représente 2,8 % de la population active du Canada. Les projets de la BIC devraient soutenir 16 000 emplois grâce à leur construction.

« Cet engagement de la Banque de l'infrastructure du Canada est un jalon déterminant pour l'avancement de notre projet vers sa réalisation. Cette collaboration avec ce nouveau partenaire confirme l'importance nationale de notre projet, dont la raison d'être est de soutenir la croissance des échanges commerciaux internationaux pour le Canada. »

Sylvie Vachon,
présidente-directrice générale du Port de Montréal

Impact des investissements dans l'infrastructure canadienne sur les emplois directs et indirects



Source : Statistique Canada (Comptes économiques d'infrastructure).

Plus important encore, l'infrastructure fournit le tissu constructif de notre économie, transportant les personnes, l'information, l'énergie et les matériaux là où ils doivent aller pour soutenir notre prospérité commune. Les projets d'infrastructure stimulent la croissance économique par leur construction et, surtout, par l'activité économique que ces nouveaux actifs rendent possible.

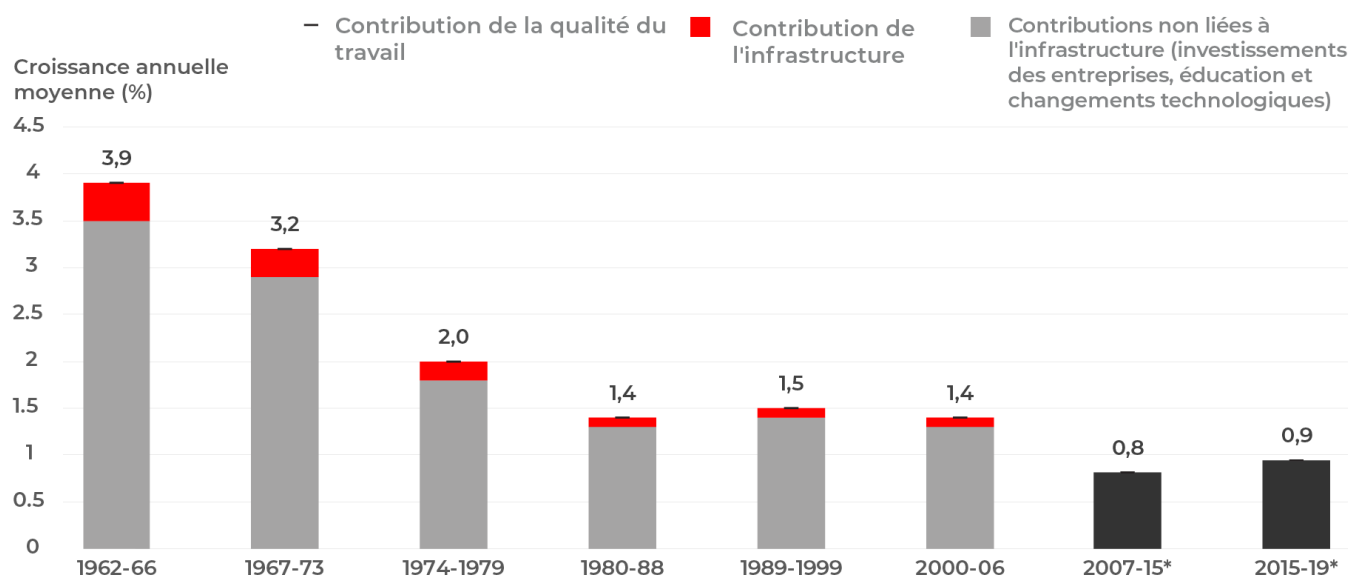
La mise en place d'infrastructures appropriées permet également d'accroître la productivité de l'économie canadienne. La contribution des infrastructures à la productivité (la valeur ajoutée par heure travaillée) découle du caractère de ces actifs : les infrastructures permettent d'établir des connexions rapides entre les personnes, l'information, l'énergie et les matériaux, facilitant ainsi l'activité économique en rapprochant efficacement les travailleurs et les éléments de la production. La mise en place d'infrastructures appropriées permet aux entreprises canadiennes de produire des biens et des services plus efficacement et de saisir les occasions d'exportation sur de nouveaux marchés.





La croissance de la productivité, c'est-à-dire la croissance de la valeur des biens et des services par heure travaillée, est le moteur à long terme du niveau de vie de la population canadienne. L'analyse de Statistique Canada montre que les infrastructures ont été à l'origine d'environ 10 % de la croissance de la productivité canadienne entre 1962 et 2006.² Large investments in infrastructure during the 1960s coincided with high productivity growth and, since 1974, infrastructure investment accounted for effectively all productivity growth not as a result from business investment or a more educated labour force.

➤ Contribution de l'infrastructure à la croissance de la productivité du travail depuis 1962



* La contribution de l'infrastructure n'est pas estimée pour 2007-15 et 2015-19. Seule la croissance de la productivité du travail est indiquée.

Sources : Statistique Canada (Gu et Macdonald, et mesures de la productivité).

² Wulong Gu et Ryan Macdonald (2009), « L'effet de l'infrastructure publique sur les estimations de la productivité multifactorielle au Canada », Statistique Canada. Disponible en ligne : <https://publications.gc.ca/site/fra/9.565364/publication.html>

1.4 Un investissement sans précédent dans les infrastructures est nécessaire pour atteindre nos objectifs de carboneutralité



Le succès de notre économie, notre santé publique et notre qualité de vie dépendent tous de la transition d'Edmonton vers un avenir à faibles émissions de carbone. C'est pourquoi cet investissement de la Banque de l'infrastructure du Canada est si crucial. En plus de soutenir notre reprise économique, cet investissement dans le transport en commun à zéro émission et dans des bâtiments plus écologiques permet à Edmonton de réaliser des progrès tangibles dans son objectif de devenir une ville de l'avenir concurrentielle et à faibles émissions de carbone. »

Don Iveson,
maire, Ville d'Edmonton

La réduction des émissions de l'économie canadienne pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050 nécessite une transformation de la façon dont les industries et les ménages accèdent à l'énergie et fabriquent des produits. Cela signifie qu'il faut investir dans de nouvelles infrastructures pour produire et livrer de l'énergie propre là où on en a besoin, y compris pour répondre aux besoins croissants liés à l'électrification des véhicules que nous conduisons et des systèmes de chauffage de nos bâtiments. Cela signifie également des réseaux nationaux pour fournir de façon fiable de nouvelles formes de combustibles propres, comme l'hydrogène, et des infrastructures qui captent les émissions de sources industrielles et les transportent pour qu'elles soient stockées en permanence. Selon le Plan de réduction des émissions pour 2030, des mesures comme l'électrification et le passage à des combustibles propres et à l'hydrogène, ainsi que le stockage et l'utilisation du carbone capté, permettront au Canada de réduire les gaz à effet de serre afin d'atteindre la cible de 2030. Pour réaliser ces objectifs de réduction d'ici 2030, il faut accélérer la mise en place des infrastructures nécessaires. Pour parvenir à la carboneutralité d'ici 2050, il faudra aller encore plus loin.

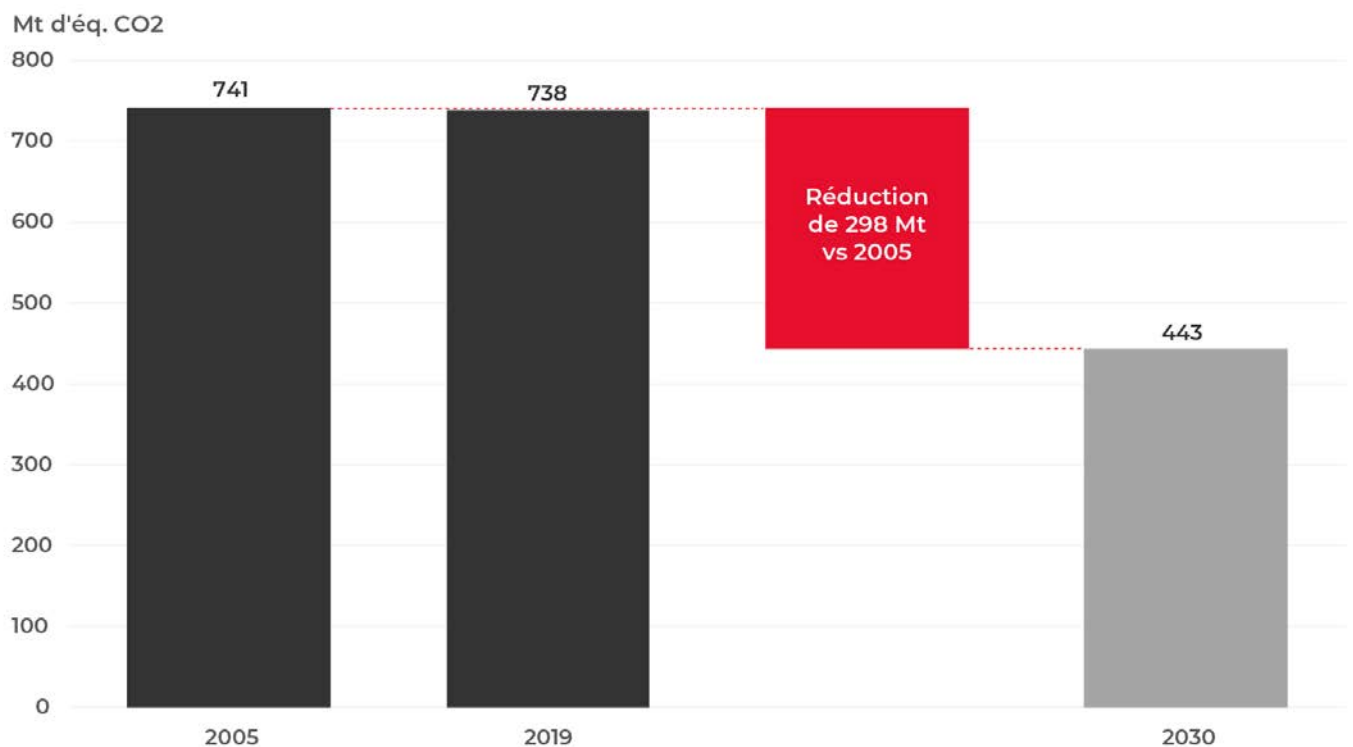
Selon des recherches effectuées par l'Institute for Sustainable Finance de l'Université Queen's, il faudrait investir 200 milliards de dollars pour atteindre l'objectif de réduction des gaz à effet de serre du Canada, qui est de 40 % à 45 % sous les niveaux de 2005, d'ici 2030.³ RBC estime que le Canada a besoin d'un investissement cumulatif de 2 billions de dollars au cours des trois prochaines

³ Simon Martin et Ryan Riordan (2021), *A Capital Mobilization Plan Refresh : Placing Revised Canadian Commitments in Context*, Institute for Sustainable Finance, Smith School of Business, Université Queen's. Disponible en ligne : <https://smith.queensu.ca/centres/isf/research/cmp.php>

décennies – environ 80 milliards de dollars par année – pour atteindre une économie carboneutre d'ici 2050.⁴ Aujourd'hui, seulement environ 20 milliards de dollars sont investis chaque année dans de nouvelles infrastructures électriques.

Soulignant l'importance de la BIC en ce qui a trait au financement de la transition vers la carboneutralité du Canada, le gouvernement du Canada a annoncé dans le budget de 2023 que la BIC « investira au moins 10 milliards de dollars dans l'énergie propre et au moins 10 milliards de dollars dans les infrastructures vertes, deux de ses secteurs prioritaires ». En plus de ces nouveaux objectifs d'investissement, le gouvernement a également fait de la BIC le principal outil de financement du gouvernement pour appuyer les projets de production, de transport et de stockage d'électricité propre.⁵

➤ Émissions des gaz à effet de serre du Canada et cible pour 2030



Source : Environnement et Changement climatique Canada (Inventaire des gaz à effet de serre du Canada et Plan de réduction des émissions pour 2030).

⁴ Banque Royale du Canada (2022), *Financing Greener Growth : Canada's Need to Accelerate Investment*.

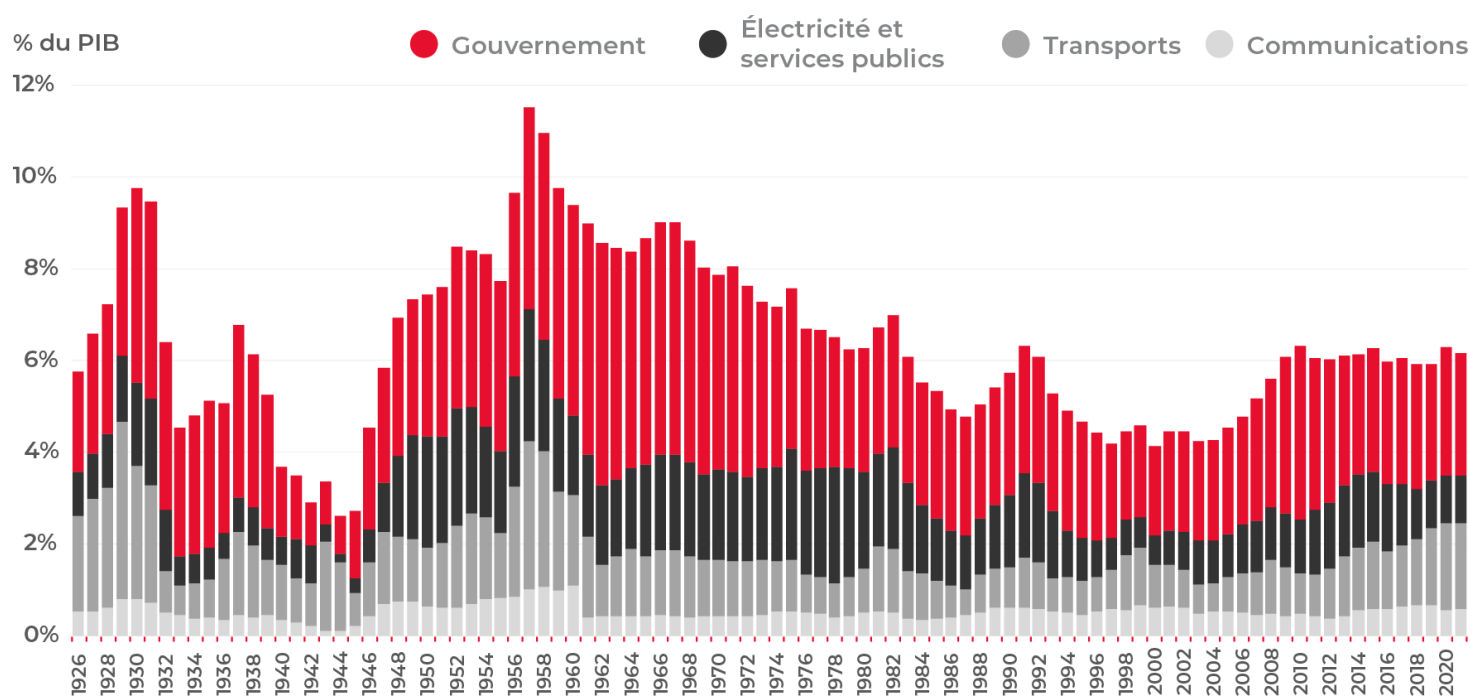
Disponible en ligne : https://www.rbccm.com/en/insights/story.page?dcr=templatedata/article/insights/data/2022/11/financing_greener_growth

⁵ Gouvernement du Canada (2023), budget 2023 – *Un plan canadien : une classe moyenne forte, une économie abordable, un avenir prospère*. Disponible en ligne : <https://www.budget.canada.ca/2023/report-rapport/toc-tdm-fr.html>

1.5 Le Canada doit s'attaquer à son déficit croissant en matière d'infrastructures

La dernière période d'investissements importants dans les infrastructures canadiennes remonte à la fin des années 1950 et aux années 1960, lorsque les investissements en capital fixe des secteurs du gouvernement, des services publics, des transports et des communications ont atteint un sommet de 11,5 % du PIB. Au cours des décennies qui ont suivi, les investissements du Canada dans les infrastructures ont diminué pour toucher un creux de 4 % du PIB en 2000, mais ont rebondi à un rythme de 6 % du PIB au cours de la dernière décennie.

Investissements dans les infrastructures canadiennes* en pourcentage du PIB de 1926 à 2021



* Tient compte des dépenses en immobilisations fixes annuelles à l'échelle du Canada dans les structures non résidentielles, les travaux de génie, les machines et le matériel effectuées par les secteurs du gouvernement, de l'électricité et des services publics, des transports et des communications

Source : Statistique Canada (stock de capital fixe non résidentiel, statistiques historiques du Canada).



Nous avons de véritables réussites à exploiter et une excellente occasion pour les gouvernements d'en faire plus, par l'entremise de la BIC et d'autres partenaires, afin de tirer parti des investissements pour atteindre l'ampleur dont notre pays a besoin. Pour être clair, cela ne remplacera jamais le besoin d'investissement public, mais nous pouvons et nous devons être intelligents quant aux résultats que nous devrions attendre de cet investissement, et je dirais que maximiser son potentiel catalytique en est un. »

Carole Saab,
cheffe de la direction, Fédération canadienne des municipalités

On s'entend généralement pour dire que ce bilan d'investissements a laissé au Canada un important déficit en matière d'infrastructures. Diverses études ont cherché à quantifier le déficit d'infrastructures du Canada avec des estimations allant de 110 à 270 milliards de dollars.⁶ Le retard dans l'entretien des infrastructures qui est essentiel pour connecter la population canadienne se traduit par un risque accru d'interruptions et des coûts plus élevés pour la nourriture et l'énergie dans nos collectivités.

Toutefois, le Canada doit aussi accélérer les investissements dans les infrastructures afin de décarboniser sa consommation d'énergie. Pour ce faire, il faudra changer de nombreuses utilisations finales – comme les véhicules et le chauffage résidentiel – pour passer aux combustibles propres ou à l'électricité au lieu des combustibles fossiles tout en décarbonisant la production d'électricité.

Pour l'avenir, la croissance continue des collectivités canadiennes signifie qu'il est essentiel d'investir dans les infrastructures. Par exemple, les villes ont besoin d'investissements importants dans les infrastructures de transport en commun pour faciliter l'arrivée de nouveaux usagers et continuer de réduire la durée du trajet des navetteurs. Les collectivités rurales ont besoin de connexions numériques pour avoir accès aux occasions économiques et aux services sociaux essentiels. Toutes les collectivités ont besoin d'un accès quotidien à l'électricité et à l'eau propres et fiables.

Compte tenu de l'ampleur du besoin, il faudra une combinaison d'investissements publics, privés et institutionnels pour réaliser des progrès importants. De plus, dans de nombreux secteurs, il est possible d'appliquer des modèles qui tirent parti des sources de revenus et des caractéristiques de l'utilisateur-payeur et qui peuvent faire appel à l'expertise privée pour mieux répartir le risque et réduire le fardeau global pour les contribuables. La BIC est conçue pour faciliter les partenariats qui peuvent apporter cette innovation nécessaire.

⁶Darwin Smith et Keith Halliday (2020), *15 Things to Know about Canadian Infrastructure*, BCG Centre for the Future of Canada. Disponible en ligne : <https://www.bcg.com/15-things-to-know-about-canadian-infrastructure>

1.6 L'importance de combler le déficit des infrastructures autochtones



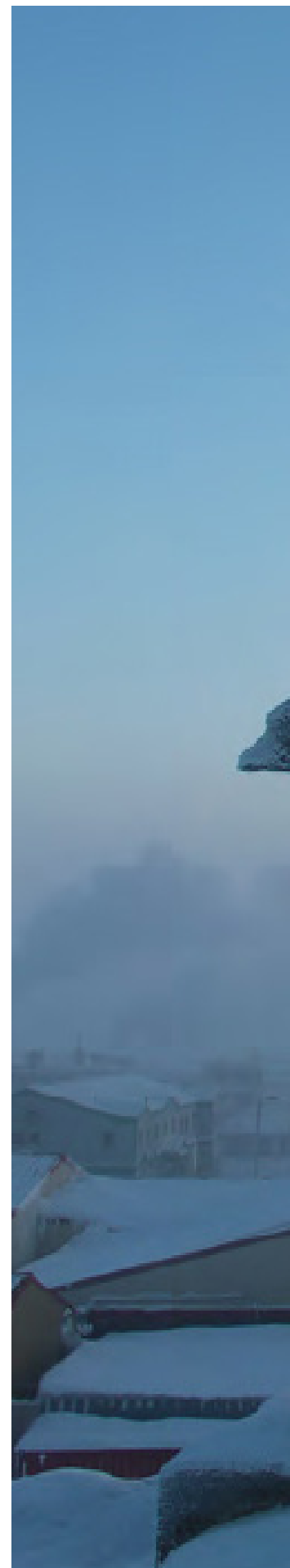
L'initiative de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) est une étape importante pour combler les lacunes en matière d'infrastructure dans les Premières Nations, tout en accordant la priorité aux projets d'énergie verte dans le cadre de l'effort global de lutte contre les changements climatiques. J'appuie les efforts de la BIC visant à travailler directement avec les Premières Nations de manière significative et collaborative, ce qui mènera à des investissements indispensables en vue d'améliorer les infrastructures et d'assurer une croissance économique durable. »

Perry Bellegarde,
chef national de l'Assemblée des Premières Nations

Les infrastructures sont importantes pour l'ensemble de la population canadienne, car des infrastructures fiables, abordables et durables améliorent la vie et le bien-être des citoyens et des citoyennes. Les communautés autochtones font face à un fossé disproportionné dans l'accès à l'infrastructure. Comblé ce fossé est essentiel à la réconciliation.

L'Assemblée des Premières Nations (APN) a estimé le déficit des infrastructures autochtones à 350 milliards de dollars, y compris des besoins de logement totalisant 135 milliards de dollars, des besoins d'adaptation aux changements climatiques de 31 milliards de dollars et des améliorations de l'accès routier toutes saisons de 36 milliards de dollars. L'APN a souligné la nécessité de remédier aux graves déficits liés à la surpopulation des logements, au mauvais fonctionnement des services publics, à l'insuffisance des infrastructures de santé et d'éducation et à la persistance des avis sur la qualité de l'eau potable.⁷ De plus, 53 communautés inuites des régions arctiques de l'Inuit Nunangat ont actuellement des besoins en matière d'infrastructures afin de ne plus

⁷ Assemblée des Premières Nations (2022), *Closing the Infrastructure Gap by 2030*. Disponible en ligne : <https://www.afn.ca/wp-content/uploads/2022/12/22-11-17-SCA-Slides-for-SDWFNA-and-Closing-the-InfrastructureGap.pptx>





dépendre de génératrices diesel pour le chauffage et l'électricité, de remédier au manque d'accès aux services Internet haut débit et d'assurer l'accès aux infrastructures aériennes et portuaires. Les communautés métisses sont souvent situées dans des régions plus rurales et font face à des défis semblables.

Combler le déficit d'infrastructure dans les communautés autochtones améliore les possibilités économiques et le bien-être social et réduit les coûts à long terme pour le gouvernement. Lorsque les communautés autochtones prospèrent, tout le Canada en profite.

Les communautés autochtones cherchent également des moyens pour accéder à la propriété des nouveaux projets d'infrastructure qui ont une incidence sur leurs territoires traditionnels. Ces possibilités de propriété offrent des voies importantes pour un développement économique mené par les Autochtones. Lorsqu'elle investit dans des projets, la BIC cherche des occasions d'établir des partenariats avec les Autochtones.

À cette fin, le budget de 2023 a annoncé que la BIC accordera des prêts aux communautés autochtones pour les aider à acheter des participations dans des projets d'infrastructure dans lesquels la BIC investit également.⁸ Ce rôle supplémentaire souligne l'importance de la BIC pour appuyer la participation des communautés autochtones aux nouvelles infrastructures.

⁸ Gouvernement du Canada (2023), budget 2023 – *Un plan canadien : une classe moyenne forte, une économie abordable*, un avenir prospère. Disponible en ligne : <https://www.budget.canada.ca/2023/report-rapport/toc-tdm-fr.html>

1.7 Les besoins collectifs en infrastructures du Canada évoluent constamment

Ce qui est défini comme « infrastructure » évoluera avec les nouvelles technologies et les besoins changeants du public. Cependant, plusieurs caractéristiques distinguent les infrastructures des autres actifs. Il s'agit de la façon dont les infrastructures servent à procurer d'importants avantages au public.

Dans l'élaboration de ses comptes économiques de l'infrastructure, Statistique Canada utilise une telle définition fonctionnelle pour déterminer les biens qui représentent l'« infrastructure »,⁹ y compris les infrastructures essentielles dans les secteurs des communications, des transports, de l'énergie et de l'électricité, sans égard à la propriété.

Fondamentalement, l'infrastructure permet une activité sociale ou économique qui ne se produirait pas autrement ou qui entraînerait des coûts beaucoup plus élevés. Les projets ont de longs délais d'exécution et une longue durée de vie. Ils définissent des éléments importants de notre société pour des générations.

Pensez à la capacité d'un étudiant à utiliser facilement le transport en commun pour visiter un musée, accéder à un cours en ligne à partir d'une collectivité rurale ou utiliser l'infrastructure de télécommunications pour partager un document ou rencontrer des collègues virtuellement. Pour un exportateur, l'infrastructure fournit un accès par les routes, les chemins de fer et les ports permettant de se connecter aux fournisseurs et aux clients. La capacité de notre réseau électrique de relever le défi d'atteindre la carboneutralité d'ici 2035 exige de nouveaux investissements dans la production, le transport et le stockage. Notre parc immobilier fournit des endroits essentiels où les travailleurs se réunissent pour collaborer en personne.

L'une des caractéristiques distinctives de l'infrastructure est que ces actifs fournissent des connexions rapides entre les personnes, l'information, l'énergie ou les matériaux qui, à leur tour, font partie intégrante de la production d'autres biens et services ou de l'amélioration du bien-être social. Les réseaux de traitement de l'eau, de distribution, d'égouts et d'élimination des déchets sont également nécessaires à la production de nombreux biens et font partie intégrante du niveau de vie quotidien. Étant donné que les infrastructures ont une longue durée de vie et facilitent d'autres activités, les projets d'infrastructure représentent à la fois un pari sur l'avenir et une décision sur l'avenir. Les types d'infrastructures que le Canada construit aujourd'hui détermineront la façon dont les Canadiens et les Canadiennes se déplacent, accèdent à l'information et utilisent l'énergie pour les décennies à venir. Par conséquent, la planification de tout projet d'infrastructure pour en tirer les meilleurs avantages

⁹John R. Baldwin et Jay Dixon (2008), *Le capital infrastructurel : sa nature, sa répartition et son importance Where Is It? How Much of It Is There?* Statistique Canada. Disponible en ligne : <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/15-206-x/15-206-x2008016-fra.htm>

pour le public exige que les gouvernements regardent au-delà de « ce qui est » pour se tourner vers « ce qui peut être ». La maximisation de la valeur des infrastructures dépend essentiellement de la coordination des politiques entre les gouvernements et exige de la patience, de la discipline et de la prévoyance.

Ce que l'on considère généralement comme une infrastructure est en constante évolution et prend de l'ampleur pour inclure de nouvelles catégories d'actifs à mesure que la société fait face à de nouveaux défis ou que l'innovation produit de nouvelles technologies qui répondent aux besoins du public. Le canal de Lachine, ouvert en 1825, contourne les rapides à Montréal, permet au trafic maritime de remonter le fleuve. Les canaux ont ensuite été complétés et remplacés par des chemins de fer à partir des années 1850 jusqu'au XXe siècle. Nous avons continuellement mis au point de nouvelles façons d'échanger de l'information sur de grandes distances, comme les télégraphes, les téléphones et Internet haut débit, qui nous ont permis de communiquer et de nous connecter les uns aux autres. L'avènement du transport aérien a fait des aéroports une infrastructure et, de la même manière, l'utilisation croissante des radiocommunications a fait entrer les tours et les installations de transmission dans notre définition de l'infrastructure.

Tout comme les priorités d'hier en matière d'infrastructures sont différentes de celles d'aujourd'hui, les besoins d'aujourd'hui ne seront pas non plus ceux de demain.

Dans l'immédiat, alors que le Canada fait face au défi de la décarbonisation de son économie, les actifs qui remplacent les sources d'énergie à forte intensité de carbone ou facilitent le captage et le stockage du carbone représentent une infrastructure qui sert un objectif public. À l'avenir, lorsque le Canada fait face à un climat en évolution, les investissements qui améliorent la résilience de notre environnement bâti aux phénomènes météorologiques extrêmes et aident la population canadienne à s'adapter répondront également à un besoin public important.

De nos jours, la nature des défis du Canada en matière d'infrastructures exige de réfléchir à la fois aux grands projets transformateurs et aux projets locaux modulaires dans une transition plus vaste. À titre d'exemple, pour décarboniser l'utilisation de l'énergie du Canada, le passage de différentes utilisations finales à l'électricité et aux combustibles propres exige que les propriétaires privés de nombreux actifs dispersés soient motivés à effectuer le virage parallèlement à nos systèmes énergétiques partagés. Pour ce faire, il faut coordonner « de nombreux éléments » d'actifs similaires, mais dispersés.

Par exemple, la rénovation énergétique de nombreux bâtiments commerciaux et installations industrielles – à un rythme et à une échelle qui dépassent ce qui est exigé ou encouragé en vertu de la réglementation – est essentielle pour réduire les émissions du Canada. De même, l'expansion rapide des réseaux de recharge ou de ravitaillement des véhicules à zéro émission est une condition préalable à l'adoption de cette technologie par les conducteurs et les exploitants de parcs de véhicules. Enfin, les projets de stockage de l'énergie sont essentiels pour assurer un approvisionnement fiable en électricité à mesure que la production d'énergie renouvelable augmente. Ces projets reflètent le fait que la nature des projets d'infrastructure – en particulier pour la décarbonisation – sera de plus en plus modulaire dans l'ensemble de notre économie.

1.8 Les infrastructures sont définies par l'intérêt public commun – et non par la propriété

La Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) fixe l'objectif de la BIC d'investir dans des projets d'infrastructure « dans l'intérêt public » aux côtés « des investisseurs du secteur privé et des investisseurs institutionnels ». ¹⁰

Cela reflète la longue histoire du Canada en matière de réalisation de projets d'infrastructure transformateurs qui procurent des avantages publics généralisés dans le cadre d'un partenariat étroit entre les secteurs public et privé : de l'expansion des chemins de fer jusqu'à l'éclairage

électrique des foyers canadiens, en passant par la construction de notre réseau téléphonique, les infrastructures essentielles dans l'intérêt public ont été développées et mise en œuvre par le secteur privé. Ces projets ont eu des retombées bénéfiques pour l'ensemble de notre société et, si on les avait laissés à la seule décision individuelle, nous aurions collectivement sous-investi dans les infrastructures qui font partie intégrante du niveau de vie d'aujourd'hui.

Pour combler notre déficit en matière d'infrastructure, il faudra investir des sommes considérables dans notre infrastructure commune afin de produire des avantages publics importants. Compte tenu de l'ampleur du défi auquel nous sommes confrontés en matière d'infrastructure, il est clair que nous devons mobiliser des investissements privés parallèlement aux dépenses des gouvernements – au-delà d'une définition étroite de l'infrastructure « publique ».

Au Canada, le secteur privé s'intéresse depuis longtemps aux infrastructures qui sont dans l'intérêt public. Le secteur privé est propriétaire du transport et de la distribution d'électricité en Alberta et en Nouvelle-Écosse, et la principale entreprise de services de transport et de distribution de l'Ontario, Hydro One, est une société cotée en bourse. Les deux chemins de fer de catégorie I du Canada, le Canadien National et le Canadien Pacifique, sont des entités privées. Les ports canadiens bénéficient d'investissements importants de la part d'investisseurs privés et institutionnels dans les terminaux de conteneurs et les installations de déchargement en vrac. La plus grande partie de l'infrastructure de télécommunications du Canada – filaire et sans fil – est construite et exploitée par des entreprises privées. L'infrastructure de recharge des véhicules électriques est mise au point par

« *La décarbonisation et la modernisation de nos actifs font partie intégrante de la transition de Dream Unlimited Corp. vers la carboneutralité. Cet investissement aura un impact positif et durable sur les collectivités et l'environnement.* »

Michael Cooper,
président et dirigeant principal responsable de
Dream Unlimited Corp.

¹⁰ *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada*, L.C. 2017, ch. 20, art. 403 à la section 6. Disponible en ligne : <https://www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.18/TexteComple.html>

diverses entreprises privées, notamment des détaillants de carburant, des fabricants de véhicules et des fournisseurs d'équipement.

Il en va de même à l'échelle internationale. Par exemple, l'Australie, contrairement au Canada, fait participer largement le secteur privé au développement et à l'exploitation des routes au moyen de divers modèles de revenus, y compris les péages pour les conducteurs et les paiements de disponibilité et les péages « virtuels » de la part des gouvernements. Contrairement au Canada, la France fait largement appel aux capitaux privés pour l'exploitation des réseaux de transport en commun.

Les avantages pour l'intérêt public et la nécessité de nouveaux partenariats entre les secteurs public et privé pour la mise en place d'infrastructures dans les secteurs prioritaires de la BIC sont évidents. Les secteurs prioritaires actuels définis par le gouvernement pour la BIC sont les suivants :

- » Accélérer la lutte contre les changements climatiques dans tous les secteurs de l'économie;
- » Assurer un accès universel à Internet haut débit;
- » Établir des liens commerciaux solides avec le monde;
- » Développer les réseaux de transport en commun dans nos villes en croissance;
- » Comblent le déficit en matière d'infrastructures autochtones.

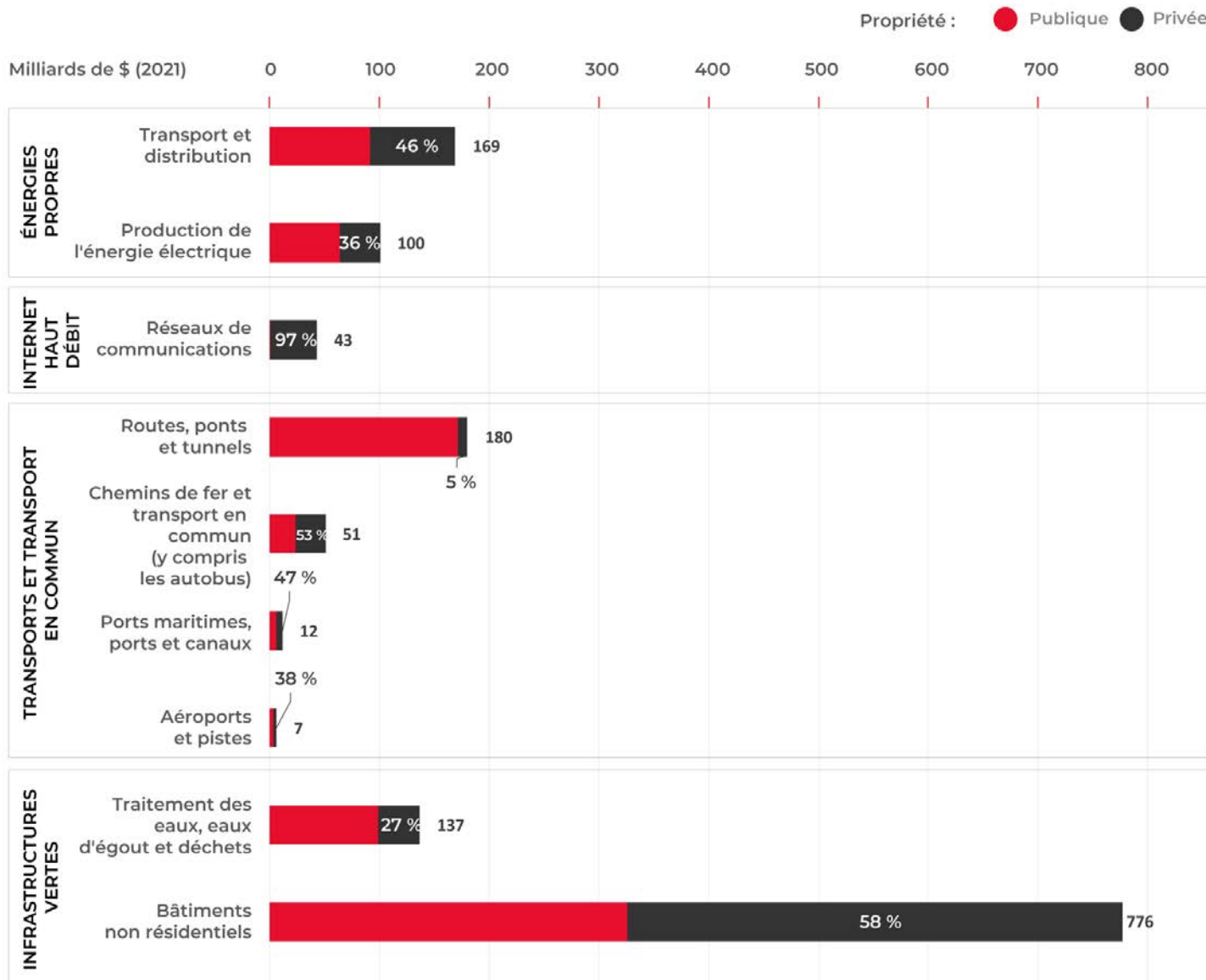
Quel que soit le modèle de propriété, la société doit investir dans les infrastructures essentielles prioritaires d'intérêt public pour s'assurer que nous investissons suffisamment pour l'avenir. Et, tout comme notre infrastructure existante, il faudra des investissements publics et privés pour répondre à nos besoins.

L'accent que met la BIC sur les infrastructures génératrices de revenus vise à attirer des investissements privés dans des projets présentant des avantages publics. La capacité d'un projet à générer des revenus reflète les avantages que l'actif devrait offrir aux utilisateurs. Une solide analyse de rentabilisation qui attire des investissements privés démontre directement les avantages attendus d'une telle infrastructure. Le financement des infrastructures par des capitaux privés permet de tirer parti de leur expertise, de leur examen minutieux et de leur diligence au sujet des possibilités, des compromis et des répercussions prévues de différents projets.

La participation de capitaux privés à la réalisation d'infrastructures assure une discipline supplémentaire en matière de coûts. En répartissant judicieusement les risques liés aux projets grâce à des contrats novateurs, les promoteurs privés auront des incitatifs financiers pour réaliser un projet de façon rentable et dans les délais prévus. En outre, une réserve constante de projets disponibles permet aux promoteurs d'investir dans des capacités et des systèmes pour une meilleure exécution des projets, ce qui améliore la productivité des projets d'investissements à long terme.

Aujourd'hui, les secteurs prioritaires de la BIC bénéficient déjà d'une importante participation du secteur privé. Les données de Statistique Canada sur la propriété des infrastructures montrent le rôle important du secteur privé dans les communications, l'électricité et le transport, ainsi que dans les immeubles non résidentiels. Tous ces secteurs comportent des actifs à long terme qui favorisent l'activité économique et améliorent la vie de la population canadienne. La modernisation de ces infrastructures tout en décarbonisant ces secteurs prioritaires nécessitera de nouveaux investissements privés.

➤ Valeur totale et pourcentage de propriété privée des infrastructures pancanadiennes par secteur à la fin de 2021



Source : Statistique Canada (Comptes économiques d'infrastructure, stock de capital fixe non résidentiel).



02.

LE DÉFI DE MOBILISER LES INVESTISSEMENTS POUR CONSTRUIRE PLUS RAPIDEMENT



- » À court terme, les investissements dans les infrastructures seront confrontés à d'importants obstacles mondiaux découlant d'un environnement macroéconomique instable et incertain, de nombreux projets devant composer avec l'inflation des coûts et les goulots d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement, parallèlement aux effets du resserrement de la politique monétaire sur l'appétit pour le risque et l'augmentation du coût du capital.
- » dans le monde, les investisseurs privés et institutionnels souhaitent investir dans les infrastructures, mais ces investissements privés ne seront dirigés que vers des projets présentant le bon profil risque-rendement.
- » Le Canada accuse un retard par rapport à ses pairs internationaux pour ce qui est d'attirer des capitaux privés dans des projets d'infrastructure : une grande partie du défi que doit relever le Canada pour attirer des investissements privés dans les infrastructures est liée aux décisions stratégiques de tous les ordres de gouvernement – par exemple, les monopoles réglementés pour les sociétés d'État intégrées verticalement dans les réseaux d'électricité de la plupart des provinces et l'absence de modèle fondé sur le principe de l'utilisateur-payeur sur les routes du Canada.
- » Les investisseurs privés estiment que les délais d'obtention de permis et les délais réglementaires représentent un risque important pour la poursuite de nouveaux projets en l'absence d'aide publique.
- » Les projets d'infrastructure font face à des obstacles récurrents – par exemple, les incertitudes au sujet de la demande future, l'importance des coûts d'investissement initiaux par rapport à la croissance des utilisateurs et la volonté de payer, et les coûts de transaction associés à un projet unique en son genre.

2.1 La prochaine décennie devra relever de nouveaux défis en matière d'infrastructures

Les projets d'infrastructure au Canada et partout dans le monde sont confrontés à d'importants obstacles. Dans ce contexte, la BIC jouera un rôle de plus en plus central dans la mobilisation de capitaux privés pour la réalisation des infrastructures qui relient la population canadienne, décarbonisent l'économie canadienne et améliore la prospérité du Canada.

La volatilité de l'économie mondiale – en particulier les incertitudes provoquées par une inflation élevée dans les économies développées – se traduit par un risque accru lié à l'exécution de grands projets d'immobilisations. Les promoteurs de projets font face à des incertitudes concernant les pénuries de main-d'œuvre et les contraintes de la chaîne d'approvisionnement – par exemple, des prix plus élevés et des retards dans l'approvisionnement de matériaux clés pour les projets de transition énergétique, comme le lithium pour les batteries, ou l'équipement essentiel pour les réseaux à large bande comme les câbles à fibre optique. Le risque d'une montée importante des coûts pour les intrants nécessaires à un projet modifiera à son tour le profil risque-rendement, et les capitaux privés exigeront une prime de risque plus élevée pour effectuer un investissement.

Ces défis mondiaux rendent les investissements dans les infrastructures essentiels à la croissance d'une économie canadienne dynamique et concurrentielle qui peut s'adapter aux nouvelles conditions du commerce mondial. Le Canada a besoin de réseaux de transport solides pour que les industries manufacturières de pointe puissent compter sur les liaisons canadiennes dans les chaînes de valeur intégrées. Des réseaux de transport en commun fiables sont essentiels pour des villes dynamiques et habitables qui attirent une main-d'œuvre qualifiée et accueillent les nouvelles entreprises qui stimulent l'innovation de nouveaux produits et services.

Parallèlement, le consensus mondial s'est renforcé autour de l'urgence de s'attaquer aux changements climatiques par la décarbonisation rapide des approvisionnements énergétiques, de la production industrielle et des transports. Grâce à sa richesse en ressources naturelles, le Canada a la possibilité de fournir de l'énergie propre et d'exporter des matériaux au monde entier – et, en particulier, de contribuer à assurer l'approvisionnement en énergie de nos alliés. Toutefois, il sera essentiel d'accélérer les investissements dans les





infrastructures d'énergie propre et de transition énergétique pour que le Canada puisse maintenir ses partenariats commerciaux privilégiés avec d'autres économies développées.

La mise en place de l'infrastructure dont le Canada a besoin nécessitera des délais de développement importants. Les grands projets transformateurs ne se réalisent pas du jour au lendemain. Il faut décider ce qu'il faut construire et comment le construire avant de décider comment le financer. Cela implique la conception et l'ingénierie pour comprendre les coûts et les avantages des projets, la progression des projets à travers les processus de réglementation et de délivrance de permis, et la consultation des parties prenantes et des communautés autochtones.

Dans le cas de projets les plus importants, plusieurs parties prenantes et ordres de gouvernement doivent prendre une décision commune pour faire avancer un projet. À ce stade, des décisions peuvent être prises sur la façon de financer et d'acquiescer un projet. Les promoteurs de projet doivent consacrer des ressources et une expertise considérables pour relever ces défis.

Les défis du Canada exigent des investissements dans les infrastructures qui menacent de mettre à rude épreuve la capacité de financement des gouvernements sans mobiliser de capitaux privés.

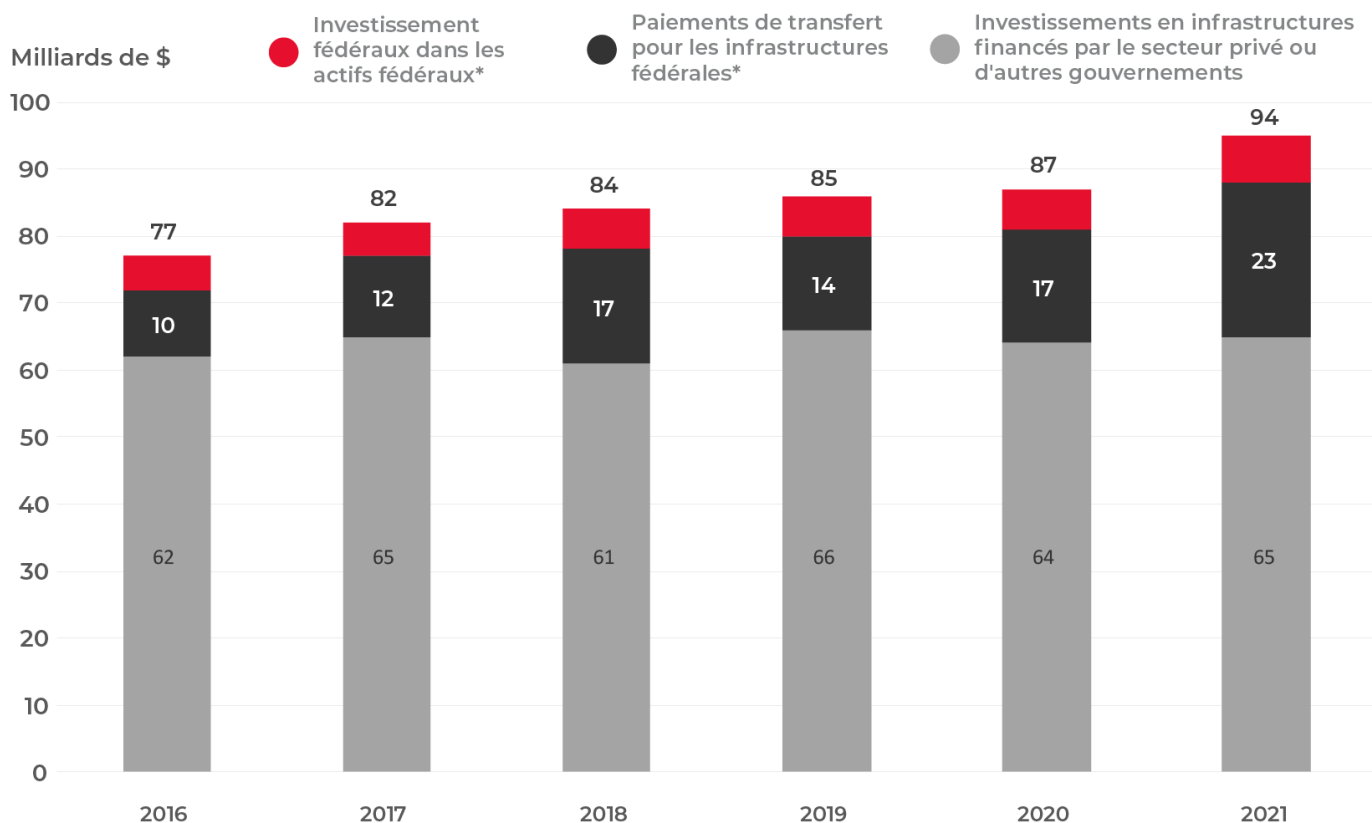
Les dépenses fédérales en infrastructures ont effectivement doublé, passant de 15 milliards de dollars à 29 milliards de dollars de l'exercice 2016-2017 à 2021-2022. Ces dépenses fédérales ont fortement stimulé les investissements dans les infrastructures à travers le Canada. La plupart de ces dépenses fédérales en infrastructures ont pris la forme de paiements de transfert, et

la part des paiements de transfert fédéraux dans l'investissement annuel total en infrastructures au Canada a augmenté considérablement, passant d'environ 12 % à près de 25 % sur une période de cinq ans.

Toutefois, les gouvernements n'ont pas une capacité d'emprunt illimitée et, comme d'autres priorités de dépenses publiques se disputent des fonds rares, les gouvernements seront s'efforcer de maintenir l'entretien de leurs actifs existants tout en finançant de nouvelles infrastructures pour relever des défis urgents.

L'honorable Dominic LeBlanc, ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Infrastructure et des Collectivités, s'est vu confier le mandat de veiller à ce que la BIC dispose du soutien dont elle a besoin dans le cadre de sa mission principale, qui consiste à attirer des investissements des secteurs privé et institutionnel afin d'élargir la portée des investissements dans les infrastructures publiques au Canada. La BIC se félicite de ces efforts et croit qu'elle atteint son objectif et que ses résultats sont conformes à la loi qui la régit.

➤ Dépenses annuelles totales du Canada en matière d'infrastructures avec les investissements directs et les paiements de transfert du gouvernement fédéral



* Investissements directs et paiements de transfert fédéraux pour l'exercice (jusqu'en mars), et dépenses totales en infrastructures pour l'année civile (jusqu'en décembre)

Sources : Bureau du directeur parlementaire du budget (dépenses fédérales en infrastructure, de 2016-2017 à 2026-2027) et Statistique Canada (comptes économiques de l'infrastructure).

2.2 Les communautés autochtones font face à des défis uniques dans la mise en place des infrastructures nécessaires



Pendant de nombreuses années, la croissance et le développement de ma collectivité ont été entravés par le manque de terres. L'agrandissement récent de l'assise territoriale de notre réserve nous donne l'occasion d'aller de l'avant avec des projets de logement communautaire et d'autres projets de développement communautaire et économique dont nous avons un besoin urgent. L'investissement de la BIC a été essentiel pour achever le financement de ce projet, qui comprend les capitaux propres communautaires et le financement provenant de divers autres partenaires communautaires. Notre expérience avec la BIC a été extrêmement positive et elle est clairement engagée envers la croissance et le développement des collectivités autochtones. »

Louis Kwissiwa,
chef, Netmizaaggamig Nishnaabeg

Les investissements dans les infrastructures des communautés autochtones ont toujours été confrontés à des obstacles importants. Ces obstacles comprennent la dépendance à l'égard des subventions fédérales, le manque d'expérience des capitaux privés en matière de financement des projets d'infrastructures autochtones et, par conséquent, une base de revenus limitée pour assurer le service de tout financement. Par conséquent, de nombreuses communautés autochtones manquent d'expertise et ont une expérience limitée du développement, de la gestion, de l'approvisionnement et de l'investissement dans les infrastructures communautaires.

La nature éloignée de nombreuses communautés autochtones entraîne également des coûts élevés pour accéder à de nombreux biens et services, y compris le carburant et les matériaux de construction. L'infrastructure de transport et de télécommunications est nécessaire pour relier ces communautés au reste du monde.

Le gouvernement fédéral a maintenu la surveillance et le contrôle de tout le développement dans les réserves dans le cadre de ses programmes de subventions. Les programmes de subventions sont limités et n'ont pas encore entièrement comblé le déficit des infrastructures autochtones.

Il se peut que les communautés autochtones n'aient pas d'antécédents de crédit éprouvés en matière de gestion de prêts. Les communautés qui n'ont pas d'antécédents de crédit ne comprennent peut-être pas très bien comment utiliser cet outil. De même, les prêteurs commerciaux considèrent

souvent les communautés autochtones comme présentant un risque élevé et fixent le prix des prêts en conséquence, souvent en raison des régimes fonciers uniques, de l'assiette fiscale limitée et de l'imposition limitée sur les terres de réserve. Bien que les communautés autochtones élaborent leurs propres codes fonciers et assument le pouvoir de taxation pour générer des revenus, les prêteurs commerciaux n'ont pas adapté leurs politiques aussi rapidement.

2.3 Les infrastructures attirent des capitaux privés importants à l'échelle mondiale

Comparativement à ses pairs, le Canada attire moins d'investissements privés dans son secteur des infrastructures. Au cours de la dernière décennie, les capitaux privés disponibles pour financer les infrastructures ont augmenté, mais la part du Canada dans ces investissements a diminué.

Le montant des capitaux recueillis par les fonds privés à l'échelle mondiale, spécifiquement pour les investissements dans les infrastructures, a été multiplié par six au cours de la dernière décennie.¹¹ Les sources de la grande majorité des capitaux destinés aux infrastructures se trouvent en Amérique du Nord et en Europe.

Les banques commerciales et les banques d'investissement accordent la majeure partie du financement des investissements privés dans les projets d'infrastructure. Cependant, une part importante des investissements – en particulier dans les fonds propres à risque élevé et les titres de créance subordonnés pour les projets – proviennent de promoteurs (y compris les entités d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction), de sociétés sectorielles (par exemple, les entreprises privées d'électricité, les exploitants de chemins de fer et les entreprises

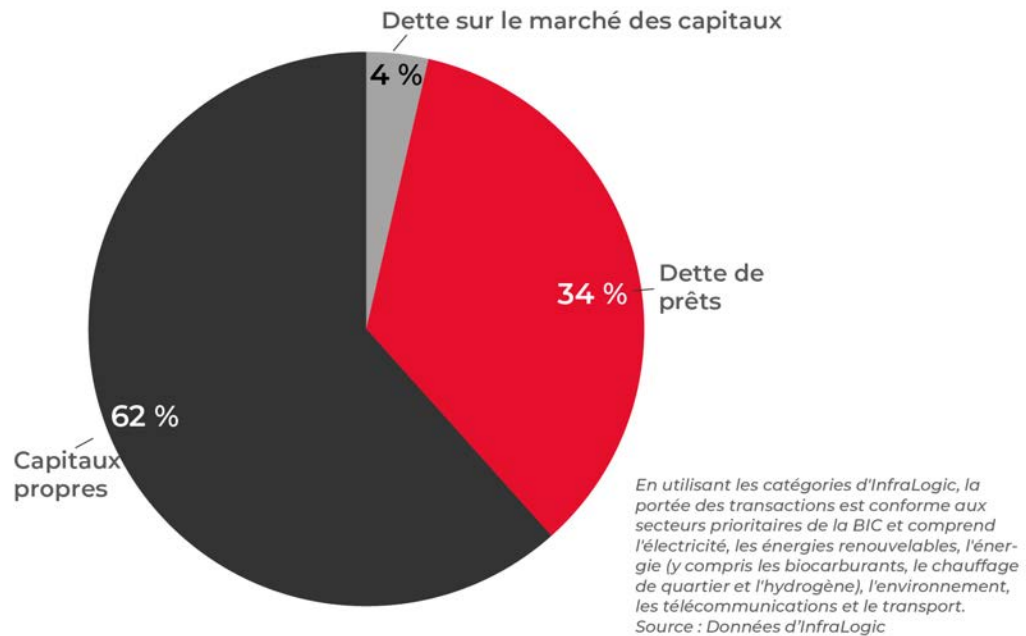
¹¹ Global Infrastructure Hub (2022), *Infrastructure Monitor 2022*.
Disponible en ligne : <https://www.gihub.org/infrastructure-monitor>



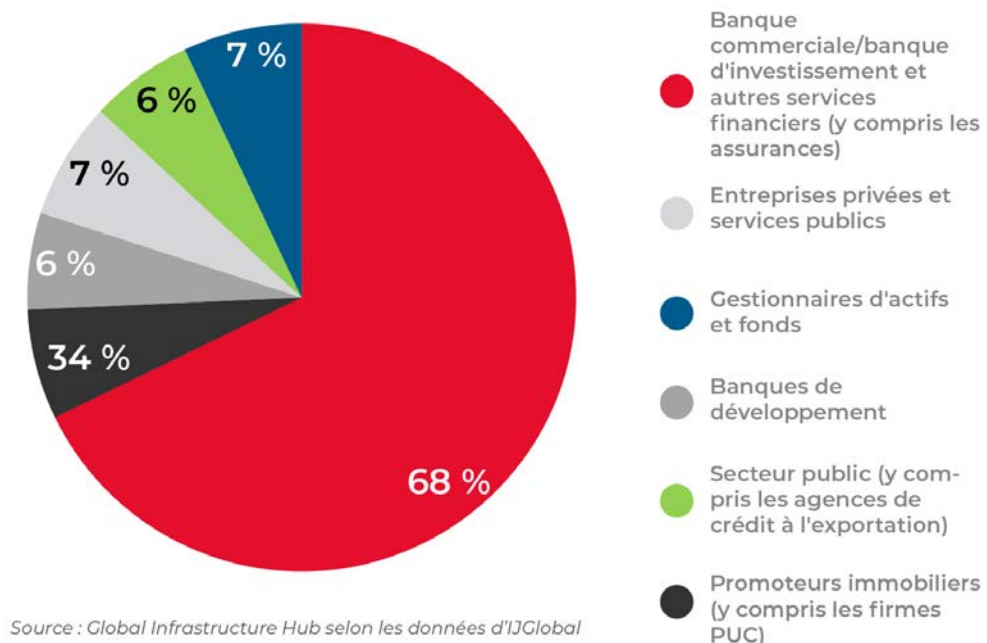


de télécommunications), les gestionnaires d'actifs (y compris les fonds de capital-investissement), les fonds d'infrastructure spécifiques et d'autres investisseurs institutionnels (y compris les caisses de retraite et les fonds souverains). À l'échelle mondiale, les banques de développement (multilatérales et nationales comme la BIC) jouent un rôle clé pour catalyser les investissements privés, en particulier pour les projets d'intérêt public qui font face à des obstacles économiques ou à des risques importants.

➤ Répartition du financement des transactions liées aux nouvelles infrastructures dans les secteurs prioritaires* de la BIC de 2013 à 2022

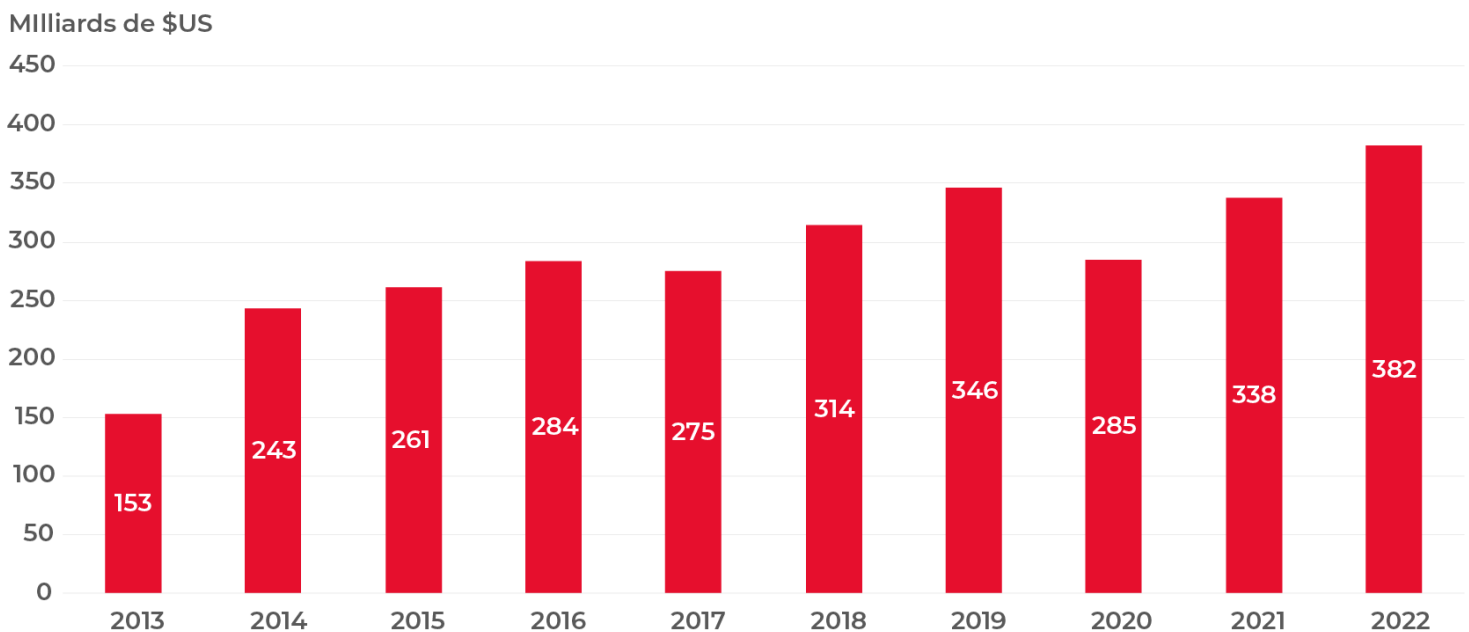


➤ Répartition du financement des investissements privés dans les projets d'infrastructure par source de financement en 2021



Cette tendance à faire de l'infrastructure une catégorie d'actifs attrayante a entraîné une montée en flèche des projets « nouveaux » financés par le secteur privé à l'échelle mondiale – la valeur combinée des capitaux propres et de la dette de ces transactions a plus que doublé depuis 2013. Les investissements dans les infrastructures génératrices de revenus à long terme offrent une protection contre l'inflation, car les flux de trésorerie sont souvent formellement indexés à l'inflation ou permettent de compenser les coûts liés à l'inflation.

➤ Investissements privés mondiaux en nouvelles infrastructures dans les secteurs prioritaires de la BIC*



*En utilisant les catégories d'InfraLogic, la portée des transactions est conforme aux secteurs prioritaires de la BIC et comprend l'électricité, les énergies renouvelables, l'énergie (y compris les biocarburants, le chauffage de quartier et l'hydrogène), l'environnement, les télécommunications et le transport.

Source : InfraLogic.

Ces investissements dans de nouveaux projets ont été effectués dans les secteurs prioritaires de la BIC. Cependant, par rapport au PIB de 2021, les investissements financés par le secteur privé pour de nouveaux projets dans les secteurs prioritaires de la BIC au Canada ont été nettement inférieurs à ceux du Royaume-Uni et de l'Australie.¹²

D'autres pays pairs ont permis d'importants investissements privés dans les actifs existants liés aux secteurs de l'électricité, du commerce et transport et du transport en commun. De même, le Canada, par le passé, a transféré au secteur privé d'importants actifs dans les secteurs de l'énergie et des transports – par exemple, Petro-Canada (maintenant Suncor), Air Canada et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

¹² Analyse par la BIC des données d'InfraLogic. Données disponibles sur le site : <https://infralogic.com/>

2.4 Les infrastructures font face à des obstacles pour attirer des financements privés



C'est vraiment le rôle de chef de file que la BIC a joué en tant que catalyseur pour, je pense, éliminer bon nombre des obstacles financiers et opérationnels qui existaient pour les organismes de transport en commun locaux afin de décider qu'ils voulaient faire le saut du diesel conventionnel ou du gaz naturel. »

Marco D'Angelo,

président-directeur général de l'Association canadienne du transport urbain

Dans bien des cas, les projets d'infrastructure ne peuvent être construits uniquement sur la base des revenus du projet, et c'est pourquoi ils font appel au financement privé.

Quatre types d'obstacles nuisent souvent aux projets d'infrastructure d'intérêt public et au financement privé. Ces obstacles sont les suivants :

- » **« Risque commercial »** lorsqu'un risque économique, commercial ou réglementaire dépasse la capacité d'un promoteur de gérer, dissuadant ou retardant un investissement ou entraînant une diminution de la taille du projet;
- » **« Obstacles économiques »** lorsque les flux de trésorerie futurs prévus du projet ne fourniraient pas un rendement suffisant pour que les capitaux privés justifient l'investissement à des fins commerciales, mais que l'infrastructure peut néanmoins apporter d'importants avantages publics;
- » **« Obstacles structurels liés aux prêts »** lorsqu'il existe une solide analyse de rentabilisation du rendement de l'investissement, mais que les prêteurs commerciaux n'ont actuellement pas d'expérience du contexte ou du type de projet et font face à des coûts importants pour accorder du financement dans le cadre de transactions initiales avant que le marché n'arrive à maturité;
- » **« Transfert de risque »** lorsqu'un projet a la possibilité de faire appel à des partenaires privés pour une réalisation rentable et de libérer la capacité d'emprunt du secteur public, mais à un coût initial plus élevé.

Ces obstacles peuvent nuire aux projets d'infrastructure qui présentent des avantages pour le public. Le financement de la BIC est spécialement conçu pour combler ces lacunes et permettre la réalisation des projets.

03.

**COMMENT LA
BIC FAVORISE LA
CONSTRUCTION DES
INFRASTRUCTURES**



- » Les activités d'investissement et de services-conseils de la BIC visent à attirer des capitaux privés et institutionnels pour construire plus d'infrastructures plus rapidement.
- » En éliminant les obstacles à la construction d'infrastructures génératrices de revenus au moyen de structures financières novatrices et ciblées, la BIC répartit efficacement les risques liés à la réalisation de projets et catalyse les investissements privés dans des projets transformateurs qui, autrement, auraient stagné ou auraient été mis de côté.
- » En catalysant les investissements privés dans des projets générateurs de revenus, la BIC libère des fonds publics pour d'autres priorités et aide à alléger les pressions sur le bilan de tous les ordres de gouvernement.
- » Le cadre d'investissement de la BIC comporte des « garde-fous » clairs et transparents pour veiller à ce que les nouveaux investissements accélèrent les impacts publics prioritaires tout en réduisant les incidences fiscales et en ciblant les capitaux de la BIC afin de réaliser les plus grands avantages pour la population canadienne.
- » Comme en témoigne son leadership dans le dossier du train à haute fréquence pour le corridor Toronto-Québec, du stockage d'énergie en Ontario et du projet d'interconnexion des réseaux d'électricité de la boucle de l'Atlantique, la BIC est particulièrement bien placée pour fournir des conseils stratégiques et indépendants à l'échelle des gouvernements, soutenir les promoteurs de projets et aider à aligner les parties prenantes dans le développement actif de projets d'infrastructure transformateurs.

3.1 La BIC mobilise des capitaux privés et institutionnels pour construire plus d'infrastructures plus rapidement

La BIC joue un rôle unique en s'attaquant aux obstacles qui freinent les investissements dans de nouvelles infrastructures d'intérêt public. En vertu de son cadre d'investissement, la BIC cherche à maximiser le rendement de l'argent de la population canadienne en ce qui concerne l'impact public par rapport à l'impact fiscal du financement de la BIC.

La BIC investit dans des projets qui n'auraient pas été réalisés, qui auraient été retardés de façon importante ou qui auraient été livrés à plus petite échelle sans le financement de la BIC. Les spécialistes en investissement de la BIC posent des jugements d'expert sur la disponibilité du financement commercial pour chaque projet dans lequel la BIC investit, et la direction et le conseil d'administration de la BIC examinent minutieusement chaque investissement potentiel afin de déterminer s'il permet de déployer le capital de la BIC de la manière la plus efficace pour procurer des avantages au public. La BIC n'investira que si un projet d'infrastructure d'intérêt public ne peut pas obtenir suffisamment d'investissements privés pour être exécuté rapidement et à grande échelle, c'est-à-dire si le projet se heurte à un obstacle identifiable au financement privé.

Contrairement à une subvention gouvernementale irrécouvrable, la BIC récupère son capital sous forme de remboursement de son investissement dans un projet. En utilisant des prêts remboursables plutôt que des subventions, le seul coût pour le contribuable est la possibilité que la BIC ne soit pas en mesure de recouvrer son capital dans l'ensemble du portefeuille (c.-à-d. que les pertes sur créances excèdent les revenus d'intérêts). Cela libère les subventions fédérales pour qu'elles soient stratégiquement ciblées sur les projets qui n'ont pas d'analyse de rentabilisation du secteur privé.

Le mandat de la BIC est exclusivement axé sur l'investissement dans de nouveaux projets d'infrastructure dans nos secteurs prioritaires qui procurent des avantages au public. La BIC s'efforce de réaliser ces projets le plus efficacement possible en tirant parti des investissements de capitaux privés.



La BIC a été créée pour s'assurer que les Canadiens profitent d'une infrastructure moderne et durable grâce à des partenariats entre les gouvernements et le secteur privé. Elle accomplit cela au moyen de ses responsabilités de base dans l'investissement, les services consultatifs et la recherche qui tire profit du capital et de l'expertise du secteur privé pour atteindre les résultats publics et obtenir de la valeur pour les contribuables. La BIC aide à mieux utiliser les fonds publics en investissant dans des projets d'infrastructure dans l'intérêt public qui génèrent des revenus et en élaborant des outils financiers novateurs. Le but est de construire plus d'infrastructure dans l'ensemble du pays. Il est essentiel que la BIC collabore avec les partenaires d'investissement fédéraux, provinciaux, territoriaux, municipaux, autochtones et du secteur privé pour transformer la façon dont l'infrastructure est planifiée, financée et bâtie ».

Énoncé des priorités et des responsabilités – Banque de l'infrastructure du Canada ¹³

L'honorable Catherine McKenna,
C.P., députée, ministre de l'Infrastructure
et des Collectivités (2019-2021)



¹³ Infrastructure Canada (3 février 2021), Énoncé des priorités et des responsabilités. Disponible en ligne : <https://www.infrastructure.gc.ca/CIB-BIC/letter2-lettre2-fra.html>

Investisseurs « privés » et « institutionnels » – Quelle est la différence?

Dans ce rapport, nous utilisons souvent les termes « capital privé » et « capital institutionnel » de façon interchangeable. La Loi sur la BIC stipule spécifiquement d'investir aux côtés d'investisseurs privés et institutionnels :



*La BIC a pour mission de faire des investissements et de chercher à attirer des investissements d'investisseurs du secteur privé et d'investisseurs institutionnels dans des projets d'infrastructure situés au Canada ou en partie au Canada qui généreront des recettes et qui seront dans l'intérêt public, par exemple en soutenant des conditions favorables à la croissance économique ou en contribuant à la viabilité de l'infrastructure au Canada.*¹⁴

Investisseurs privés – L'investissement privé provient d'organisations qui ne sont pas contrôlées par les gouvernements au Canada et qui n'ont pas recours à des sources de financement publiques. Ils partagent les risques et les bénéfices du projet pour créer des incitations à un meilleur rendement. Par exemple, l'investissement de la BIC dans l'Internet haut débit au Manitoba comprend des capitaux privés : DIF Capital est un investisseur privé qui a levé ses fonds sur le marché privé. Un autre exemple provient des zones d'irrigation en Alberta : bien que le gouvernement de l'Alberta ait établi le cadre de gouvernance de ces zones dans la loi, les conseils d'administration de ces zones sont élus par les clients de la zone d'irrigation. Les zones sont contrôlées par leurs membres du secteur privé et fonctionnent avec les ressources mises en commun de leurs membres du secteur privé.

Investisseurs institutionnels – La Loi sur la BIC a également chargé la BIC de chercher à attirer des investissements auprès des investisseurs institutionnels, comme les grandes caisses de retraite du Canada, dont bon nombre ont des portefeuilles d'infrastructure importants. Les caisses de retraite du Canada sont considérées par le marché comme des investisseurs institutionnels et prennent des décisions sans lien de dépendance sur une base commerciale, axée uniquement sur l'investissement, comme un investisseur privé. Lorsqu'elles choisissent d'investir au Canada, elles le font en comparaison d'autres possibilités d'investissement dans le monde. Le choix d'investir au Canada avec remboursement à partir des revenus du projet, plutôt qu'ailleurs, augmente la quantité d'infrastructures qui peuvent être réalisées au Canada. La BIC a déjà effectué des investissements notables aux côtés d'investisseurs institutionnels, dont CDPQ Infra dans le Réseau express métropolitain (REM), le Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario dans le projet d'énergie de quartier d'Enwave, et la British Columbia Investment Management Corporation dans le projet énergétique de quartier de Lulu Island Energy Company.

En raison de leurs mandats identiques, axés sur des objectifs commerciaux, les investisseurs privés et institutionnels offrent les mêmes avantages à la population canadienne lorsqu'ils investissent aux côtés de la BIC. La BIC ne fait pas de distinction entre ces sources de capital dans ses activités d'investissement.

¹⁴ *Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada*, L.C. 2017, ch. 20, art. 403 à la section 6.
Disponible en ligne : <https://www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-6.18/TexteComple.html>

3.2 La BIC s'attaque aux obstacles au financement privé des nouveaux projets

La BIC combine sa discipline commerciale, ses structures financières innovantes et sa fonction d'expert-conseil pour accélérer la réalisation d'un plus grand nombre de projets d'infrastructure dans l'intérêt public en s'attaquant aux obstacles économiques, commerciaux, structurels et de transfert de risques qui bloquent les projets.

En ce qui concerne les obstacles liés au risque commercial, les risques liés à l'augmentation des volumes, la tarification future, la politique ou l'exécution du projet peuvent dissuader ou retarder un investissement. Toutefois, le capital patient et à long terme de la BIC et son appétit pour le risque peuvent fournir un produit financier qui permet au projet d'aller de l'avant. La BIC peut adapter son instrument de financement pour partager le risque qui empêche le projet de se concrétiser et le débloquer.

Par exemple, pour atténuer les **risques commerciaux** d'un projet, la BIC peut fournir des modalités de remboursement fondées sur :

- » **Risque d'augmentation du volume** : par exemple, la rapidité avec laquelle de nouveaux bâtiments sont raccordés à un système d'énergie de quartier, ou la rapidité avec laquelle le volume de conteneurs augmente dans un port (c'est-à-dire l'adaptation du remboursement à l'augmentation des recettes du projet) ;
- » **Prix du commerçant** : lorsque la valeur de la production du projet est incertaine – par exemple, dans le marché du stockage d'énergie sur les réseaux électriques ou dans la « prime verte » obtenue par les carburants à faible teneur en carbone;
- » **Effets de réseau** : par exemple, la recharge des VE fait face à un problème de « la poule et de l'œuf » qui consiste à coordonner à la fois les grands réseaux de recharge pour encourager l'achat de véhicules électriques et l'adoption généralisée des VE pour encourager les investissements dans l'infrastructure de recharge;
- » **Premiers déploiements du genre** : même si elles ont fait leurs preuves à l'échelle de la démonstration ou de projet pilote, de nombreuses nouvelles technologies qui font partie intégrante de la transition énergétique (p. ex., petits réacteurs modulaires, reformatage autothermique de l'hydrogène, captage et stockage du carbone et stockage de l'énergie) devront être livrées à une échelle beaucoup plus grande. À cette échelle, ces projets seront les premiers du genre et feront face à des obstacles techniques pour la construction et l'optimisation de la production. Le projet de petit réacteur modulaire de Darlington est un exemple de ce type de déploiement inédit financé par la BIC.

Les structures de financement de la BIC permettent d'aligner les incitations et de répartir de manière appropriée le risque commercial afin d'attirer des investissements privés et de faire avancer le projet. Par exemple, la BIC finance des projets d'énergie de quartier afin d'aider à accroître l'investissement pour répondre à la demande future potentielle. Une telle écologisation des systèmes énergétiques exige des travaux de construction massifs sous les rues des villes. La BIC peut consentir des prêts sur des immeubles futurs qui n'ont pas encore été construits et qui seraient reliés aux systèmes d'énergie de quartier – des revenus pour lesquels les prêteurs privés refusent actuellement de prêter. Les récents investissements de la BIC dans le projet énergétique de quartier de l'île Lulu et dans Markham District Energy témoignent de la capacité de la BIC à assumer les risques (p. ex., accélération de la production et adoption) qui empêchaient auparavant de tels projets d'obtenir un financement plus traditionnel. Pour ces projets, la BIC a adapté son financement pour permettre au promoteur d'augmenter la taille initiale, la BIC assumant certains risques autour des volumes futurs et prolongeant les périodes de remboursement en fonction de l'accélération de la demande. De même, pour un investissement dans l'expansion de la capacité portuaire, la BIC pourrait adapter le remboursement aux volumes supplémentaires, compensant ainsi certains risques commerciaux qui échappent au contrôle de l'exploitant.

Pour ce qui est des **obstacles économiques**, dans les cas où les flux de trésorerie futurs prévus du projet ne fourniraient pas un rendement suffisant pour que les capitaux privés justifient l'investissement sur le plan commercial, le financement de la BIC peut permettre à un projet d'aller de l'avant, à un coût fiscal inférieur à celui des subventions fédérales directes. Pour ce faire, elle fait un investissement dont les attentes de rendement sont moins élevées que celles du marché, ce qui réduit le coût du capital du projet. Cela permet aux investisseurs de prendre un horizon temporel plus long pour déterminer si les revenus du projet peuvent rembourser l'investissement initial.

Cela attire des capitaux privés pour des projets présentant d'importants avantages pour le public, mais dont les flux de trésorerie prévus sont insuffisants pour atteindre la valeur actualisée nette positive requise à un coût commercial du capital. Par exemple, dans le cas d'Internet à haut débit, les revenus des clients ruraux sont insuffisants pour rembourser les coûts d'investissement requis pour connecter ces clients, avec un rendement commercial. Toutefois, l'expansion d'Internet à haut débit offre au public des avantages découlant d'un élargissement des possibilités économiques et de la participation sociale.



Notre partenariat avec la Banque de l'infrastructure du Canada a été essentiel à la transition de notre parc de véhicules vers des véhicules à zéro émission, beaucoup plus rapidement que nous aurions pu le faire seuls. »

Jyoti Gondek,
maire, Ville de Calgary

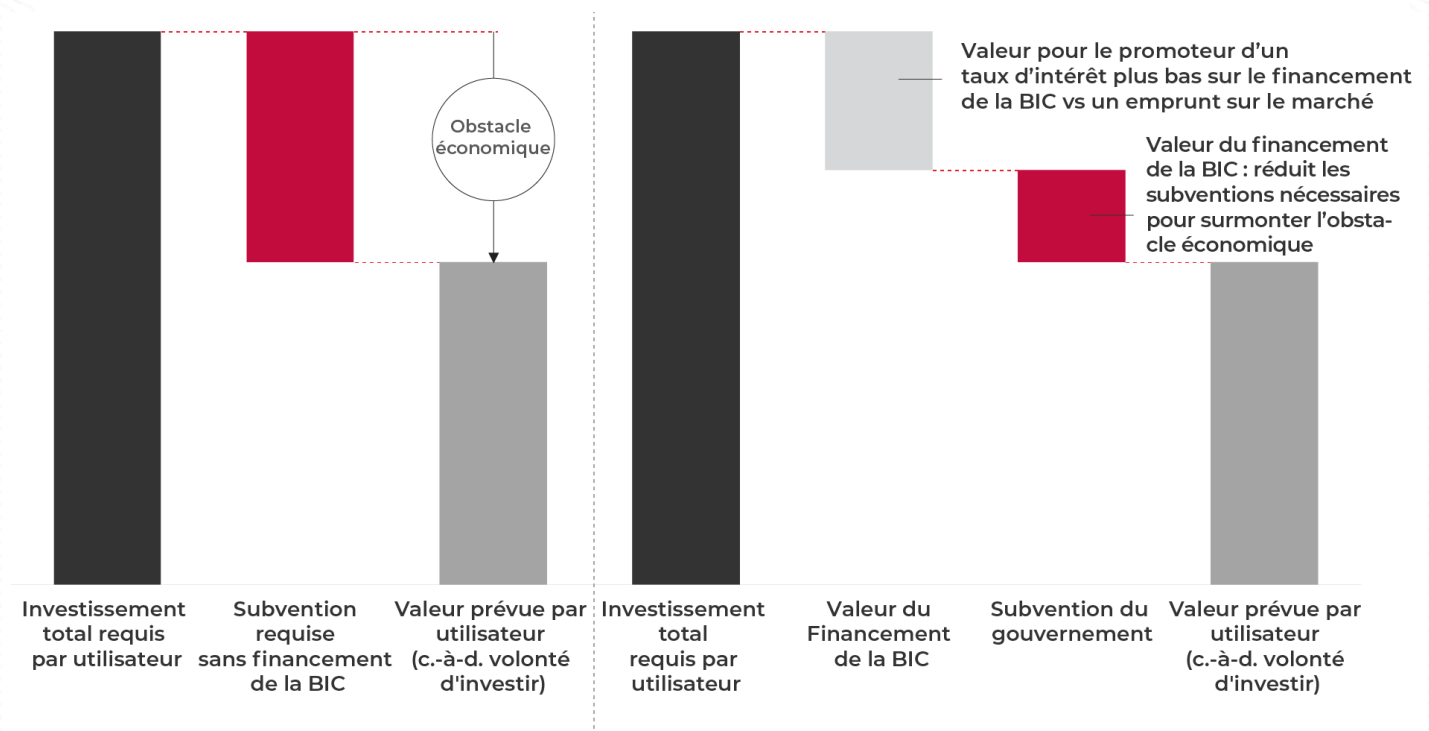
Le financement de la BIC pour le projet de Valley Fiber et de DIF Capital Partners dans le sud du Manitoba, qui permet à 48 400 ménages mal desservis d'avoir accès à des services Internet à haut débit fiables, est un exemple de la façon de combler un écart économique. En tirant parti des prêts remboursables de la BIC, on a éliminé le recours aux fonds fédéraux pour le projet, ce qui a permis d'accorder des subventions de ciblage stratégique aux collectivités les plus difficiles à atteindre. Elle le fait parce que le promoteur du projet a été en mesure d'emprunter de la BIC de façon plus rentable qu'une institution financière privée, réduisant ainsi les coûts du projet. Toutefois, le prêt de la BIC sera remboursé, ce qui évite aux contribuables de payer une subvention fédérale directe pour combler l'écart.

Comment le financement de la BIC peut mobiliser les investissements privés face à un déficit économique

Prenons l'aspect économique d'un projet d'expansion d'Internet à haut débit dans les collectivités rurales. Pour une telle expansion d'Internet à haut débit, le promoteur sera confronté à un obstacle économique entre l'investissement requis et la valeur prévue par utilisateur. Le promoteur ne sera pas incité à faire l'investissement compte tenu des coûts qui dépassent la valeur prévue de l'utilisateur.

Sans la BIC, le gouvernement devrait accorder une subvention pour l'ensemble de l'obstacle économique. Toutefois, la BIC peut accorder un prêt à un taux d'intérêt inférieur pour le projet comparativement au taux d'emprunt du promoteur pour sa propre dette.

En réduisant le coût du capital, le financement de la BIC réduit le coût du projet. En retour, le financement de la BIC réduit la subvention gouvernementale nécessaire pour éliminer l'obstacle économique et fournir une analyse de rentabilisation au promoteur pour entreprendre le projet. Les capitaux privés qui sont investis aux côtés de la BIC le sont dans un projet qui n'aurait pas vu le jour autrement.



Pour surmonter les **obstacles structurels liés aux prêts**, la BIC fait appel à des promoteurs lorsqu'il existe une analyse de rentabilisation solide pour le projet, mais que les fournisseurs de capitaux privés n'ont actuellement pas d'expérience avec le type de projet, jugent les coûts de transaction élevés et ne disposent peut-être pas de capitaux disponibles pour investir.

Bien que les investisseurs privés puissent retenir les services d'experts-conseils ou d'avocats pour mieux comprendre le contexte du projet, ils peuvent également considérer que cette diligence est trop coûteuse pour le rendement incertain. Par conséquent, en l'absence de précédents et face à l'incertitude entourant les projets de suivi, les coûts de transaction élevés peuvent dissuader les investisseurs privés, en particulier les prêteurs. En d'autres termes, le projet ne pourrait être réalisé qu'avec des capitaux propres plus coûteux ou ne pourrait pas être réalisé du tout.

Ce défi est particulièrement épineux pour les communautés autochtones qui cherchent à obtenir du financement pour construire des infrastructures dans les réserves, mais il se pose aussi pour d'autres investissements comme les rénovations écoénergétiques, de sorte que notre programme dans ce secteur est conçu pour démontrer la faisabilité des économies de coûts en tant que source de remboursement.

La volonté de la BIC d'investir démontre la faisabilité de futures transactions similaires à des conditions commerciales. La BIC aide les emprunteurs à réaliser des projets avec des analyses de rentabilisation solides, mais pour lesquels les investisseurs privés n'ont pas d'expérience en matière de diligence et de structuration des investissements.

Il est important de noter que l'élimination par la BIC de ces obstacles structurels liés aux prêts vise à créer une plate-forme pour que le financement commercial puisse prendre la relève. L'objectif est de prouver que le financement fonctionne pour de tels projets, en démontrant la possibilité pour les

investisseurs privés de financer de futurs projets à des conditions commerciales. Les rénovations énergétiques de bâtiments commerciaux et les projets avec les communautés autochtones financés par la BIC constituent des exemples où les investissements de la BIC établissent les processus de revue diligente et d'exécution des transactions sur lesquels d'autres prêteurs peuvent modéliser les investissements futurs.

Le financement de la BIC contribue à surmonter ces obstacles structurels liés aux prêts en établissant des cadres pour évaluer les nouveaux projets et exécuter les transactions, prouvant ainsi l'existence d'une approche d'investissement viable. Le renforcement des capacités de la BIC contribue également à identifier des promoteurs et des types de projets non traditionnels, signalant ainsi la viabilité de tels projets à un marché plus large et réduisant les coûts de transaction pour les projets futurs.

Pour faciliter le **transfert de risque**, la BIC aide les projets à bénéficier de la rentabilité et de l'innovation que les capitaux privés peuvent apporter. Le financement de la BIC peut accroître la proposition de valeur d'un promoteur public, en aidant les gouvernements à établir des partenariats avec des investisseurs privés pour réaliser des projets d'infrastructure. Attirer des investisseurs privés pour qu'ils s'associent à des projets d'infrastructure permet de tirer parti du potentiel d'innovation et améliore la répartition des risques, ce qui se traduit par un meilleur rapport qualité-prix global. De plus, le fait d'attirer des capitaux privés pour financer un projet donné avec des flux de trésorerie payés par les utilisateurs peut permettre aux provinces, aux municipalités et aux organismes, de disposer d'une plus grande marge de manœuvre pour financer d'autres projets essentiels. Cependant, les capitaux privés à eux seuls s'accompagnent d'une augmentation des coûts de financement. Dans de telles circonstances, le financement de la BIC peut servir de base à d'autres entités publiques pour transférer les risques liés à l'exécution du projet au partenaire privé.

Un exemple de transfert de risque réussi est le déploiement d'un petit réacteur modulaire, premier du genre, pour le projet de petit réacteur modulaire de Darlington. Le financement de la BIC a permis d'accélérer le projet et de créer une voie permettant d'attirer de manière rentable des investissements privés dans un projet qui aurait probablement été réalisé uniquement avec un financement public.

3.3 La trousse d'outils de la BIC pour un financement innovant

En tant qu'institution qui prend des risques, la BIC déploie des outils financiers novateurs pour stimuler des investissements que les investisseurs privés traditionnels ne feraient pas autrement. Les experts de la BIC travaillent avec le promoteur pour élaborer des outils financiers innovants et sur mesure afin de favoriser la réalisation d'un projet d'infrastructure et d'attirer les investissements du secteur privé. La BIC a la capacité de faire ces investissements parce qu'elle peut affecter 15 milliards de dollars dans le cadre budgétaire, faisant des investissements que d'autres ne feraient pas.

Pour certains investissements où les risques du projet sont bien compris, le financement de la BIC vise uniquement à réduire le coût en capital du projet. Par exemple, dans le financement

d'Internet haut débit en milieu rural, la BIC prête à un taux d'intérêt inférieur à celui du marché, de sorte que le fait de connecter des ménages plus éloignés est rentable pour le promoteur. Ces connexions n'existeraient pas sans une aide financière supplémentaire.

Bien que tous les investissements de la BIC à ce jour, à l'exception d'un seul, aient été basés sur des instruments de dette, la BIC structure de plus en plus ses options de financement sous forme de participations en actions dans des projets en développement. L'utilisation des capitaux propres par la BIC dépendra de l'écart financier précis qui sera comblé et des circonstances de chaque projet. Bon nombre des prêts de la BIC ont des caractéristiques semblables à celles des capitaux propres. Dans de nombreux cas, la BIC utilise des instruments d'emprunt pour adapter précisément l'aspect économique de l'instrument aux obstacles auxquels le projet fait face dans la convention de crédit. De cette façon, la BIC peut obtenir les mêmes résultats tout en évitant les complications de gouvernance des instruments de capitaux propres.

Pour les projets confrontés à un obstacle de risque commercial, la BIC est en mesure d'adapter un instrument d'emprunt dont les caractéristiques permettent de réaffecter et de partager les risques auxquels le projet est confronté (p. ex., incertitude quant aux volumes ou économies de coûts).

La BIC personnalise considérablement chaque produit qu'elle propose. La BIC a financé des projets en utilisant les concepts et les composantes de la plupart des outils envisagés dans la Loi sur la BIC. Dans chaque cas, la BIC met à profit son expertise en matière de structuration pour concevoir l'outil qui convient le mieux à la situation financière particulière du projet.

« En réalité, l'arrivée de la BIC rend une grande partie de l'incertitude et une grande partie du risque beaucoup plus gérables pour le secteur privé. »

Lisa Raitt,
vice-présidente, Services
bancaires d'investissement,
CIBC

Par conséquent, la BIC a consenti plusieurs prêts ou collaboré à d'autres projets financiers qui ont des caractéristiques semblables à celles des capitaux propres, en utilisant toute la gamme des pouvoirs prévus dans la Loi sur la BIC. Il s'agit notamment des projets suivants :

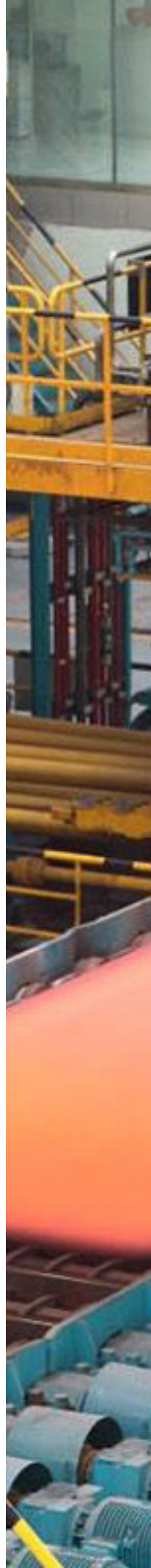
Recyclage Carbone Varennes – Ce projet vise la production de biométhanol à partir d'hydrogène « vert » (c.-à-d. produit avec de l'électricité à zéro émission par électrolyse de l'eau) sur un site au Québec. Le projet générera des revenus à partir de la vente de biométhanol et devrait pouvoir vendre le biométhanol à un prix plus élevé par tonne que le méthanol gris qui émet du carbone aux acheteurs au Canada et à l'étranger. Toutefois, cette prime « verte » devrait être très volatile et dépendra de la réglementation future au Canada et à l'échelle mondiale. La BIC a structuré un produit de prêt avec des caractéristiques de capitaux propres de sorte que, dans les scénarios où les primes vertes sont plus élevées que prévu, la période de remboursement du prêt s'accélère et le taux d'intérêt augmente pour que la BIC partage la hausse avec l'actionnaire du projet.

Autobus à zéro émission – Les autobus à zéro émission coûtent plus cher à l'achat que les autobus diesel, mais ils permettent des économies de coûts d'exploitation qui peuvent compenser les coûts supplémentaires sur la durée de vie du produit. Le produit de prêt de la BIC destiné aux municipalités et aux exploitants d'autobus scolaires est conçu pour accélérer leur adoption généralisée en partageant le risque que les économies se concrétisent. Cela permet aux propriétaires d'autobus d'adopter plus rapidement des autobus à zéro émission au lieu de mener d'abord des projets pilotes pluriannuels pour démontrer les économies. Le produit de prêt de la BIC présente une exposition au potentiel d'épargne semblable à celle des actions. Si les économies envisagées ne se concrétisent pas comme prévu, la BIC pourrait ne pas être entièrement remboursée.

Énergie éolienne Bekevar – La BIC a structuré un produit de redevances sur cet investissement qui a le rang de créance prioritaire, mais qui est remboursé sur la base de la production réelle d'énergie éolienne. Ainsi, le coût du projet pour le contribuable a été ramené à un niveau où il était concurrentiel par rapport à d'autres solutions à plus forte intensité de carbone. La BIC a offert un produit semblable aux promoteurs qui soumissionnent pour un projet d'acquisition d'éoliennes en Nouvelle-Écosse.

Recharge de véhicules à zéro émission – La recharge de VZE fait face à un problème de « la poule et de l'œuf » où les fournisseurs d'infrastructure de recharge ont de la difficulté à financer la construction avant l'adoption généralisée des VE, tandis que les utilisateurs hésitent à acheter un VE alors que la disponibilité de l'infrastructure de recharge demeure un problème. L'Initiative d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en hydrogène pour VZE de la BIC offre un prêt assorti de caractéristiques semblables à celles des capitaux propres : le taux d'intérêt de la BIC augmente parallèlement à l'utilisation, atteignant un point où la BIC gagne plus que les taux du marché et où le promoteur cherchera à refinancer. En même temps, la BIC partage le risque d'une période prolongée de faible utilisation dans des scénarios où l'adoption des VZE est plus lente que prévu.

Rénovations énergétiques d'Algoma Steel – Comme le haut fourneau n° 7 actuel d'Algoma Steel, qui est alimenté principalement par le charbon et le gaz naturel, achève sa durée de vie actuelle, la société a saisi l'occasion d'investir dans la transformation de la fabrication de l'acier à l'aide de fours à arc électrique afin de se positionner comme une entreprise sidérurgique à faibles émissions de carbone, réduisant ses émissions annuelles de GES d'environ 3 millions de tonnes. Sa solution de rechange moins coûteuse consistait à réviser et à renouveler en grande partie les batteries de haut fourneau et de coke, qui continueraient d'être alimentées au combustible fossile. Comme les prix de l'acier sont très instables, Algoma pourrait autofinancer la conversion, tandis que les prix de l'acier sont demeurés élevés, mais elle ne le pourrait pas si les prix de l'acier baissaient sur une longue période. La BIC a fourni à Algoma une facilité de crédit pouvant atteindre 220 millions de dollars pour la réalisation du projet, mais ce financement a été structuré de façon à ce que le crédit disponible soit réduit au fur et à mesure qu'Algoma retourne le capital aux actionnaires. En raison de la persistance des prix élevés de l'acier jusqu'en 2021-2022, Algoma a été en mesure d'autofinancer la majeure partie des dépenses en capital requises et, à la fin de l'exercice 2022-2023, seulement 25,1 millions de dollars demeuraient disponibles dans la facilité de crédit de la BIC. Le filet de sécurité du crédit adapté de la BIC a néanmoins été essentiel à la réalisation du projet.





DANIELI

WEAN UNITED

DANIELI

3.4 La BIC apporte de nouvelles sources d'investissement en plus de son financement

Le financement ciblé de la BIC destiné aux projets d'infrastructure stimule des projets qui, autrement, n'auraient pas vu le jour et transfère efficacement les risques liés à l'exécution des projets et aux flux de trésorerie.

La BIC se concentre sur l'apport de capitaux privés et institutionnels à des projets d'impact public et l'accélération des investissements que le secteur privé ne ferait pas sans le partenariat de la BIC. Au 31 mars 2023, la BIC avait mobilisé 8,6 milliards de dollars d'investisseurs privés et institutionnels. Cela signifie que plus d'infrastructures sont construites que sans la BIC. Le caractère générateur de revenus de chaque investissement de la BIC signifie également que les prêts de la BIC sont structurés pour être remboursés et que le capital privé impliqué dans ces projets croît à mesure que les prêts de la BIC arrivent à échéance. La participation de capitaux privés permet le transfert des risques liés au projet à ces partenaires privés et de tirer parti de la discipline du secteur privé pour réaliser et exploiter le projet de façon rentable. Dans chaque investissement, les partenaires de la BIC jouent un rôle plus important que le simple apport de capitaux. Ces partenaires élaborent des conceptions techniques, réalise le projet tout au long de la construction et de la mise en service, et gèrent les risques liés aux coûts et au calendrier d'exécution. Même si l'investissement initial d'un partenaire privé est inférieur à celui de la BIC, le partenaire privé assumera néanmoins des risques importants – souvent disproportionnés par rapport à la part du capital investi. Un prêt de la BIC est souvent garanti par l'actif de l'infrastructure final et sera remboursé à partir des revenus du projet. Toutefois, le financement de la BIC exigera qu'un partenaire privé assume les risques liés aux coûts de construction et d'exploitation de l'infrastructure. Cela permet d'aligner les incitatifs





pour respecter les délais et le budget et de motiver le partenaire à gérer l'actif de la façon la plus efficace.

Le succès de la BIC à attirer de nouveaux investissements privés se manifeste tant au début du projet qu'au cours de sa durée de vie. La BIC a attiré des partenaires pour des projets dont la contribution est à peu près égale à l'investissement de la BIC. À long terme, le remboursement des prêts de la BIC à partir des revenus du projet signifie que le capital de la BIC est retourné pour un redéploiement dans de futurs projets. Entre-temps, ce remboursement correspond à la croissance globale de la participation privée dans les nouveaux actifs d'infrastructure financés par la BIC. Pendant la durée de vie de l'investissement, le seul coût restant de l'investissement de la BIC est équivalent à la valeur concessionnelle de l'investissement plus toute perte sur l'investissement net de nos rendements. La BIC prévoit que ces coûts représenteront de 20 à 30 % des montants investis.

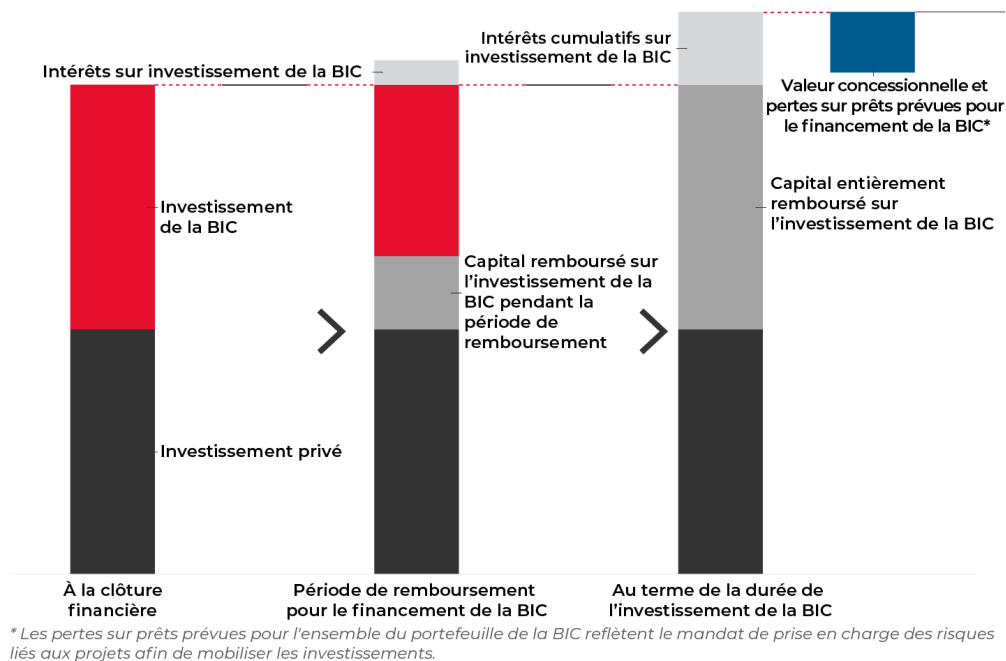
Le financement de la BIC se distingue des autres financements du gouvernement en ce sens que les flux de trésorerie des projets financés remboursent l'investissement initial de la BIC.

Court terme	Long terme
8,6 G\$ Capitaux privés et institutionnels engagés	8,6 G\$ Capitaux privés et institutionnels engagés
9,7 G\$ Capital engagé de la BIC	1,7 G\$ Valeur concessionnelle à long terme de la BIC

Contrairement aux subventions des gouvernements qui sont financées par les contribuables, le coût des investissements de la BIC se limite aux pertes de crédit attendues pour le projet (reflétant son profil de risque relatif) et à l'impact temporaire du provisionnement.

L'illustration ci-dessous montre comment l'investissement initial de la BIC est remboursé à partir des flux de trésorerie du projet sur la durée du financement, en indiquant la valeur concessionnelle du financement de la BIC. Le résultat du financement de la BIC est un actif matériel, payé par des capitaux privés attirés et générant des revenus pour rembourser les prêts, ce qui – plus important encore – a un impact public plus large pour la population canadienne.

Les types d'investisseurs privés et institutionnels qui investissent aux côtés de la BIC reflètent les types de projets et les secteurs sur lesquels la BIC doit se concentrer. Par exemple, dans le cas d'Internet à haut débit, les entreprises cotées en bourse possèdent la majeure partie des installations de télécommunications et sont les moteurs de nouveaux investissements.



Par conséquent, compte tenu du caractère entièrement nouveau des projets de la BIC, la plupart des investissements privés et institutionnels proviennent de sociétés de portefeuille ou de plateformes de croissance créées par de grands investisseurs. Par exemple, dans le secteur de l'énergie de quartier, les projets de la BIC sont exécutés par Enwave (qui appartient conjointement au Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario et à IFM Investors) et Corix Utilities (qui appartient à la British Columbia Investment Management Corporation). Cela reflète l'approche stratégique de la plupart des grands investisseurs institutionnels qui peuvent faire directement des investissements dans les infrastructures « existantes », mais établir ou acquérir des filiales axées sur la croissance pour investir dans des projets nouveaux. En effet, les projets nouveaux comportent un risque relativement plus élevé et une moins grande certitude quant aux flux de trésorerie prévus.

ÉTUDE DE CAS : Les réseaux thermiques souterrains sont essentiels pour atteindre l'objectif de carboneutralité

Les bâtiments sont la troisième source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et de consommation d'énergie, représentant environ 18 % de la production de carbone du Canada, y compris la production d'électricité. La BIC permet aux villes canadiennes d'atteindre leurs objectifs de carboneutralité grâce à des investissements dans les réseaux d'énergie de quartier.

Dans ces réseaux, chaque bâtiment n'a pas ses propres installations pour produire de l'eau chaude et froide ainsi que de l'air conditionné, mais les structures sont reliées à un système de distribution souterrain appelé réseau thermique. Le système utilise des sources de combustible à plus faible intensité de carbone, comme l'énergie solaire, la chaleur des égouts, la biomasse, l'eau froide des lacs et la chaleur du sol, ce qui permet un partage efficace de l'énergie thermique.

La BIC a investi environ 1 milliard de dollars dans des projets d'énergie de quartier, dont celui d'Enwave à Toronto et celui de Lulu Island à Richmond, en Colombie-Britannique. Le plus récent investissement, réalisé avec Markham District Energy, aidera le réseau municipal à réduire sa production de carbone de quelque 35 000 tonnes.

La participation de la BIC permet au projet de Markham District Energy de passer à une échelle supérieure à celle qu'il aurait pu atteindre s'il avait été financé de manière traditionnelle. Cette infrastructure à long terme facilitera le développement régional pour l'avenir carboneutre. De tels projets d'énergie de quartier sont le genre d'infrastructure qui se fait petit à petit sans l'appui de la BIC.



3.5 La BIC allège les contraintes financières des gouvernements en tirant parti de nouvelles sources de revenus et en attirant des capitaux privés

Les projets d'infrastructure peuvent coûter des milliards de dollars et sont en fin de compte financés par leurs utilisateurs, soit directement par des frais d'utilisation, soit indirectement par le système de taxation. Les infrastructures peuvent être financées par le gouvernement, par le secteur privé ou par des partenariats public-privé, qu'elles soient financées par des frais d'utilisation ou par des taxes.

Les gouvernements n'ont pas les ressources financières pour répondre à tous nos besoins en matière d'infrastructures. Le secteur privé, quant à lui, confronté à des cadres réglementaires complexes, à de longs délais d'approbation et à une rentabilité incertaine, estime qu'il est trop risqué de construire des infrastructures même s'il en a la possibilité. Le statu quo a laissé la population canadienne dans l'impossibilité de se doter des infrastructures qu'elle souhaite.

Les infrastructures génératrices de revenus fournissent des sources de revenus pour financer les infrastructures et des possibilités d'attirer des capitaux privés et ainsi atténuer les contraintes de financement des gouvernements. Ce ne sont pas toutes les infrastructures dont nous avons besoin qui peuvent ou qui devraient être financées de cette façon : les parcs, la nature ou notre système scolaire ne génèrent pas de revenus pour rembourser les coûts de construction. Des subventions par l'entremise du régime fiscal sont nécessaires.

Néanmoins, certains actifs – en particulier dans les secteurs prioritaires de la BIC – génèrent des revenus. Lorsque ces revenus peuvent être utilisés pour attirer des capitaux privés et institutionnels afin de financer des investissements, cela libère des fonds publics pour d'autres priorités. Un autre

« Oneida est la preuve que l'approche de la Banque en matière de financement des infrastructures fonctionne réellement... Au fur et à mesure que cet argent sortira, les contribuables pourront être rassurés de savoir que les plus grandes entreprises de construction et d'énergie renouvelable du pays achètent ce que la BIC vend. »

Andrew Willis,
The Globe & Mail ¹⁵

¹⁵ Andrew Willis (14 février 2023), « Canada Infrastructure Bank find its groove with battery storage project », The Globe and Mail. Disponible en ligne : <https://www.theglobeandmail.com/business/commentary/article-canada-infrastructure-bank-finds-its-groove-with-battery-storage>

avantage de la production de revenus à partir de nouvelles infrastructures est l'harmonisation des coûts de construction et d'entretien du projet avec les avantages dont profitent les utilisateurs. Le fait d'attirer des capitaux privés dans un projet confirme la validité de son analyse de rentabilisation et, en retour, garantit qu'un investissement générateur de revenus procurera un avantage net positif à l'ensemble de l'économie.

De plus, les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux n'ont pas une capacité d'emprunt illimitée pour financer les infrastructures. En tirant parti des investissements privés dans les infrastructures génératrices de revenus, ces gouvernements peuvent concentrer leur capacité d'emprunt sur d'autres dépenses en immobilisations qui seront financées par les contribuables.

Les investissements de la BIC dans des projets générateurs de revenus aux côtés d'investisseurs privés et institutionnels augmentent notre capacité de financer les infrastructures. Les fonctions d'investissement et de services-conseils de la BIC encouragent les promoteurs de projets à utiliser les revenus du projet pour financer de nouvelles infrastructures. Ces sources de revenus permettent d'attirer des investissements privés et institutionnels afin d'améliorer les résultats des projets et de réduire la pression sur le bilan du gouvernement. Cela permet de construire plus d'infrastructures plus rapidement.

3.6 La BIC fait progresser les objectifs stratégiques fédéraux en partenariat avec les ministères fédéraux

Grâce à ses investissements dans les secteurs prioritaires, la BIC a un potentiel considérable pour contribuer au succès des objectifs stratégiques du gouvernement.

La BIC a établi de solides relations avec Infrastructure Canada, Finances Canada et d'autres ministères fédéraux qui sont pertinents pour les secteurs d'investissement prioritaires de la BIC. Plus précisément, avec Infrastructure Canada, la BIC a mis en œuvre une stratégie d'engagement pour favoriser une coordination et une collaboration efficaces. Dans le cadre de la stratégie, quatre groupes de travail (Conseils et investissements, Gestion intégrée, Connaissances et recherche, et Communications) se réunissent régulièrement pour échanger de l'information, discuter des enjeux et veiller à l'alignement sur les orientations et les activités du gouvernement fédéral.

Étant donné que les interconnexions entre la BIC et d'autres ministères fédéraux peuvent être importantes, il est vital de s'assurer que les investissements de la BIC et les politiques ou programmes de subventions des ministères sont complémentaires et ne sont pas en concurrence afin que la collaboration entre la BIC et les ministères maximise les avantages de tous les fonds fédéraux disponibles dans les secteurs prioritaires de la BIC.

À cette fin, la BIC a également fait participer les ministères concernés aux politiques et aux programmes, dont voici quelques exemples :

- » **Innovation, Science et Développement économique Canada (ISDE)** – Fonds pour la large bande universelle pour coordonner le déploiement de projets à large bande à grande échelle afin d'offrir un accès universel d'au moins 50/10 Mb/s; et le Fonds d'accélération de la carboneutralité du Fonds stratégique pour l'innovation en ce qui concerne les possibilités dans les secteurs des combustibles propres, de l'hydrogène, du captage, utilisation et stockage du carbone et des rénovations industrielles, comme notre investissement dans Algoma Steel.
- » **Infrastructure Canada** – Assurer une coordination étroite afin de concevoir des programmes complémentaires pour le financement des AZE et la rénovation des édifices publics, et la coordination avec les priorités énoncées dans le plan Investir dans le Canada.
- » **Ressources naturelles Canada** – Financement de grands projets d'énergie propre hautement prioritaires, y compris la boucle de l'Atlantique, et harmonisation avec la politique gouvernementale sur le captage et le stockage du carbone (CSC), l'hydrogène, les combustibles propres et les petits réacteurs modulaires (PRM).
- » **Transports Canada** – Élaboration du projet de train à grande fréquence (TGF), évaluation de l'alignement des politiques dans le contexte des investissements dans les infrastructures portuaires et développement du remplacement du pont de New Westminster en collaboration avec Services publics et Approvisionnement Canada et Infrastructure Canada.

3.7 Le cadre d'investissement de la BIC aligne la prise des décisions d'investissement sur la réalisation de projets d'infrastructure dans l'intérêt public

L'actionnaire de la BIC définit les secteurs d'investissement prioritaires par le biais de l'Énoncé des priorités et des responsabilités et d'autres énoncés de politique, ainsi que les priorités relatives aux avantages des projets d'infrastructure qui devraient guider la prise de décisions de la BIC en matière d'investissement. Le cadre d'investissement de la BIC oriente la prise des décisions d'investissement afin d'assurer la cohérence avec ces priorités. En mettant en œuvre le cadre d'investissement, la BIC s'assure de prendre des décisions d'investissement dans l'intérêt public.

Le cadre d'investissement s'articule autour de quatre éléments complémentaires.

➤ Les quatre composantes du cadre d'investissement de la BIC :



Composante 1 : Axé sur l'impact public

Toute infrastructure financée par la BIC doit avoir un impact public. Ces impacts sont mesurés selon des paramètres définis pour les résultats en matière d'intérêt public. Les paramètres des résultats d'intérêt public découlent des priorités du gouvernement fédéral énoncées dans la Loi sur la BIC, l'Énoncé des priorités et des responsabilités, les budgets fédéraux et d'autres politiques gouvernementales plus vastes pour veiller à ce que ses activités d'investissement correspondent à l'intérêt public. Ces résultats sont approuvés dans le cadre du Plan d'entreprise de la BIC.

Pour quantifier les résultats d'intérêt public, la BIC mesure à quel point le projet :

- » Réduit les émissions de gaz à effet de serre;
- » Augmente le nombre d'utilisateurs du transport en commun;
- » Élargit les connexions Internet haut débit pour les la population canadienne;
- » Augmente la production agricole à valeur ajoutée;
- » Augmente la valeur des exportations;
- » Profite aux communautés autochtones

La BIC a établi une approche rigoureuse pour mesurer ces résultats, comme l'indique son Rapport sur la durabilité et l'impact de décembre 2022.

Composante 2 : Lien entre les résultats d'intérêt public et le risque/rendement

La façon dont la BIC mesure le rendement de son capital diffère fondamentalement de celle d'un investisseur traditionnel. Alors qu'un investisseur traditionnel cherche à maximiser le rendement financier, la BIC cherche à maximiser les résultats en matière d'intérêt public qui profitent aux Canadiens et aux Canadiennes.

Afin de catalyser des projets qui profitent à la population canadienne, la BIC dispose d'un crédit législatif de 35 milliards de dollars, ce qui donne accès à une dépense fiscale maximale de 15 milliards de dollars. Cette allocation permet à la BIC d'innover en matière de structures financières qui modifient les risques, attirent des capitaux privés et dégagent de nouvelles liquidités pour financer des investissements.

La dépense fiscale autorisée de 15 milliards de dollars donne à la BIC la souplesse nécessaire pour prendre plus de risques qu'un investisseur privé pour financer des infrastructures qui pourraient présenter d'importants avantages publics. Cette incidence fiscale de tout investissement reflète le risque assumé par la BIC et comprend une évaluation du risque qui tient compte des conditions du marché, des coûts de construction et d'autres facteurs qui pourraient avoir un effet important sur la probabilité de remboursement.

Afin de cibler efficacement ses investissements et de maximiser les impacts publics, la BIC évalue rigoureusement chaque projet en fonction de « zones cibles » pour chaque résultat d'intérêt public

par rapport au montant du capital déployé et à l'incidence fiscale estimée. La BIC ajuste la zone cible pour chaque résultat d'intérêt public en fonction de considérations pratiques du secteur donné. Par exemple, la zone cible pour le transport de l'électricité reflète le coût d'investissement plus élevé, le profil de risque et les résultats d'intérêt public élevés, tandis que la zone cible pour les AZE reflète le coût d'investissement plus faible, un profil de risque différent et les résultats de ces investissements. Cette approche permet à la BIC de travailler avec les promoteurs pour élaborer des analyses de rentabilité qui :

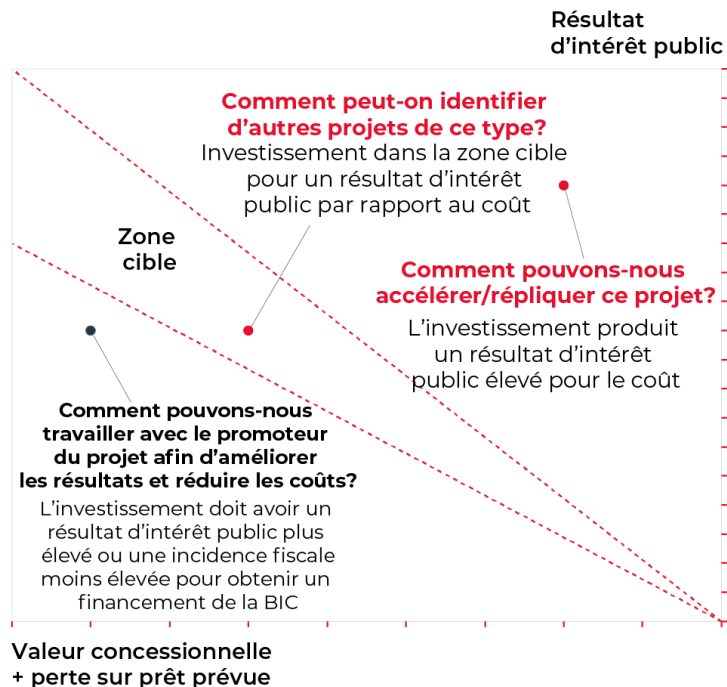
- » Maximisent les résultats d'intérêt public d'un projet (p. ex., en augmentant l'envergure d'un projet d'énergie de quartier pour lui permettre de se raccorder à un plus grand nombre de locaux et d'accroître la réduction des GES);
- » Attirent des capitaux privés pour diversifier le financement du projet et réduire l'investissement de la BIC; et
- » Optimisent le transfert des risques pour atténuer les incertitudes paralysantes tout en incitant le promoteur à réaliser le projet de façon rentable.

Composante 3 : Respect de balises claires

L'accent mis sur les résultats d'intérêt public s'ajoute aux mesures de protection de la BIC pour évaluer les investissements potentiels. Le cadre d'investissement de la BIC est encadré par deux ensembles de « garde-fous ». Ces balises permettent de s'assurer que les investissements de la BIC sont conformes à la Loi sur la BIC, sont alignés sur les objectifs de la politique fédérale et reflètent les meilleurs pratiques exemplaires des organismes de placement.

La première série de balises vise à assurer la cohérence avec l'objectif fixé par la Loi sur la BIC. Ces balises garantissent que l'investissement proposé :

- » Est un projet d'infrastructure dans l'un des secteurs prioritaires de la BIC;
- » Atteint un ou plusieurs de nos résultats d'intérêt public;
- » Se trouve au Canada en totalité ou en partie;
- » Génère des revenus (c.-à-d. que l'investissement augmente le financement total disponible pour les projets d'infrastructure grâce à une source de revenus, à des économies de coûts ou à d'autres sources de revenus);



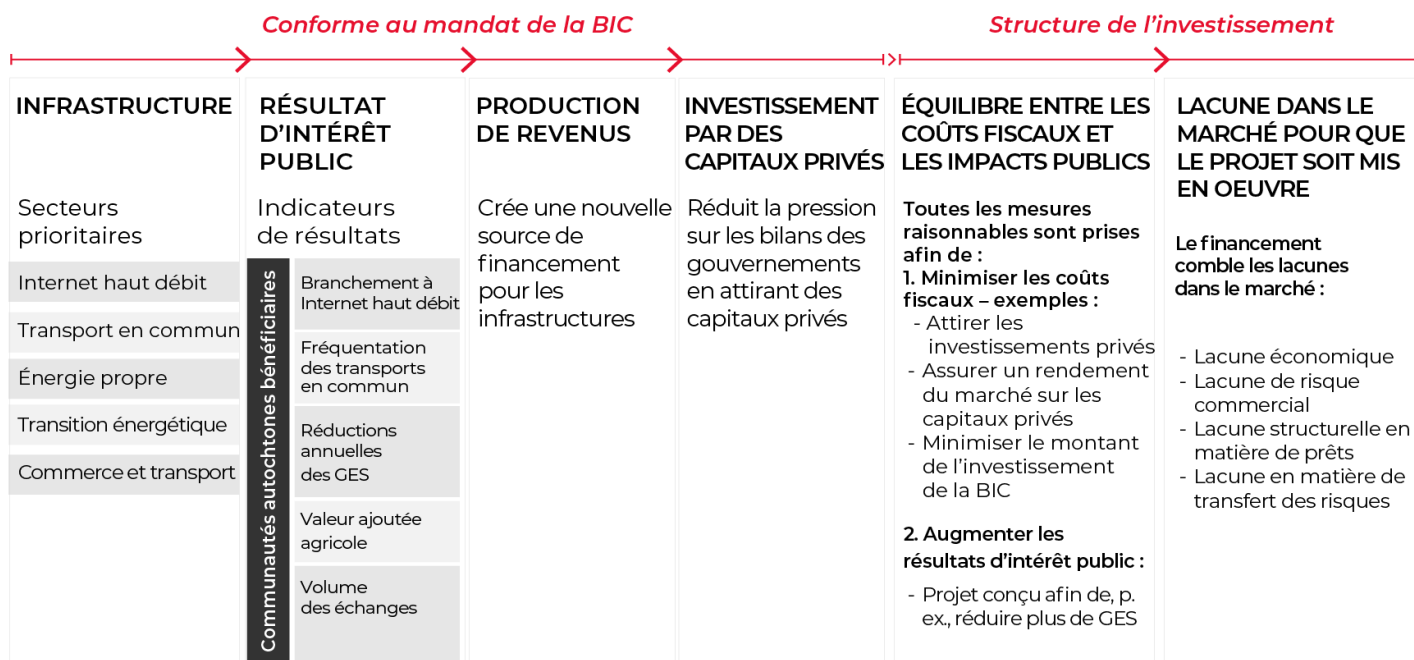
- » Fait appel à des capitaux privés et institutionnels à un moment approprié de la durée de vie du projet.

La deuxième série de balises concerne la structuration des investissements et veille à ce que l'investissement de la BIC soit dimensionné de manière à combler une lacune qui empêche le projet d'aller de l'avant :

- » Sans le financement de la BIC, un obstacle identifiable empêche le projet d'aller de l'avant, ou aboutirait à une forme beaucoup moins efficace.
- » La transaction a permis de raisonnablement équilibrer les résultats d'impact public et l'incidence fiscale, en prenant toutes les mesures nécessaires pour augmenter les résultats (p. ex., réduire davantage de GES) tout en minimisant l'incidence fiscale de la BIC (p. ex., attirer des capitaux privés, assurer un rendement approprié du capital privé sur le marché, diminuer le montant de l'investissement).

Le garde-fou concernant l'obstacle identifiable à la poursuite du projet est particulièrement important pour la BIC qui déploie son capital de la manière la plus efficace dans l'intérêt public. L'accent rigoureux mis sur la structuration du financement autour d'un obstacle identifiable à la poursuite du projet est essentiel pour que la BIC évite de remplacer les investissements privés. Le mandat de la BIC est de maximiser les investissements privés dans les infrastructures génératrices de revenus qui procurent des avantages au public. La BIC ne remplit ce mandat qu'en veillant à ce que ses propres investissements soient soigneusement conçus pour surmonter un obstacle qui empêche ou ralentit considérablement un projet d'aller de l'avant ou en limite l'envergure. Ce garde-fou oblige la BIC à déployer ses capitaux uniquement pour faire avancer des projets qui sont confrontés à un tel obstacle (ces obstacles sont décrits dans les sections 2.4 et 3.2).

Pour structurer tout investissement, la BIC utilise le bon outil et calibre son financement pour faire face aux risques spécifiques qui empêchent le projet d'aller de l'avant. La BIC vise à stimuler l'investissement privé au moyen d'une structure adaptée qui permet de transférer le risque ou de surmonter l'obstacle. Si la BIC estime qu'un projet générera un rendement financier suffisant pour aller de l'avant sans l'investissement de la BIC, elle n'y investira pas.



Composante 4 : Stratégie de portefeuille alignée sur les politiques publiques

La BIC cherche également à catalyser un éventail de projets de tailles et de types différents pour une variété de collectivités dans toutes les régions du Canada et à développer l'écosystème des investisseurs privés dans les infrastructures au Canada. La gamme d'investissements de la BIC comprend donc des résultats, des périodes de remboursement et des tailles d'investissements différents. Le cadre d'investissement de la BIC comprend également la réalisation de projets de grande envergure et diversifiés dans l'ensemble du portefeuille de la BIC.

Par exemple, les projets d'AZE et de rénovations énergétiques réalisés dans le cadre du Plan de croissance sont relativement petits, sont achevés assez rapidement, remboursent les prêts sans délai et peuvent être mis en œuvre dans toutes les régions du pays. Toutefois, les investissements transformateurs plus importants, comme le transport d'électricité ou le transport en commun, nécessitent de longs cycles de développement et sont axés sur des régions précises.

L'approche du portefeuille de la BIC reflète son mandat, qui consiste à catalyser divers types de projets dans les secteurs prioritaires du gouvernement fédéral et dans toutes les régions du Canada, afin de combler rapidement les lacunes en matière d'infrastructures essentielles à court terme, tout en mobilisant les capitaux privés pour les projets transformateurs à plus long terme. Pour réussir à attirer des capitaux privés dans toutes les régions et dans tous les secteurs, il faut une stratégie rigoureuse mais équilibrée pour l'ensemble du portefeuille de la BIC.

3.8 La BIC joue un rôle d'experts-conseils dans les projets transformateurs complexes



La BIC apporte l'expertise et l'expérience nécessaires à un projet de cette envergure. Nous avons hâte d'en apprendre davantage sur ce projet passionnant et d'entendre nos partenaires communautaires exprimer comment cette occasion peut soutenir notre industrie du tourisme et relancer notre économie. »

Ric McIver,
ancien ministre des Transports de l'Alberta

Les grands projets transformateurs sont complexes à planifier et à exécuter, ce qui exige une conception technique initiale itérative, un alignement entre de nombreuses parties prenantes différentes et des délais importants pour l'évaluation de l'impact et les approbations réglementaires. La BIC reconnaît le rôle de catalyseur qu'elle peut jouer dans l'avancement des grands projets et explore des approches pour accroître sa capacité de soutenir les grands projets transformateurs au Canada à mesure qu'ils progressent de la conception à l'exécution.

La fonction d'experts-conseils de la BIC est conçue pour faire progresser les projets en début de développement et en phase de construction. Il s'agit d'un élément fondamental du développement de la réserve de projets de la BIC pouvant faire l'objet d'un investissement. Le plus souvent, le travail d'experts-conseils de la BIC est effectué au début du développement des projets et est dirigé par nos professionnels en investissement à l'intention des promoteurs de projets qui peuvent manquer de capacité ou d'expertise interne.

Dans certains cas, la BIC assumera des mandats formels d'experts-conseils auprès des partenaires du secteur public aux premières étapes des projets potentiels afin de définir et de planifier le projet ou d'identifier les options de réalisation et les structures de financement. Dans d'autres cas, notre participation permettra de procéder à une revue diligente dès le début du projet et aidera les promoteurs à accélérer la prise de décisions.

Cette fonction aide tout particulièrement les ministères fédéraux, les provinces, les territoires, les municipalités et les communautés autochtones à peaufiner les concepts de projets, à évaluer leurs aspects économiques et à trouver des options pour structurer le financement. En fournissant à ces partenaires une expérience en matière de cadres et de processus d'élaboration de projets, le soutien de la BIC aide également ces partenaires à renforcer leurs propres capacités d'élaboration de projets futurs.

Depuis sa création, la BIC participe aux plus grands projets potentiels qui façonnent le Canada. Cependant, bon nombre d'entre eux doivent encore faire l'objet d'efforts de développement concertés sur plusieurs années avant que des décisions d'investissement finales soient prises. La BIC met à profit ses capacités d'experts-conseils pour faire progresser ces projets, en fournissant un soutien essentiel pour déterminer les coûts, les avantages, les risques et la possibilité d'attirer des capitaux privés et institutionnels pour appuyer la prise de décisions par les promoteurs de projets. Considérez quatre exemples de projets d'envergure qui illustrent les longs horizons de planification associés aux grands projets d'infrastructure :

- » **Boucle de l'Atlantique** : La BIC investit dans l'énergie propre à travers le Canada atlantique par le biais de projets qui comprennent l'énergie éolienne, le stockage et l'électricité. La pièce maîtresse de ce projet est la « boucle de l'Atlantique », une ligne de transport bidirectionnelle qui permettra l'exportation d'énergie de base propre du Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador vers le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Ce projet comprend des investissements dans des projets de transport qui se connecterait à d'autres projets de production renouvelable et de stockage d'énergie afin de réduire la production d'électricité à partir de combustibles fossiles dans le Canada atlantique. La BIC dirige le volet de travail financier du projet et participe à une table de travail avec les provinces, leurs services publics respectifs et d'autres ministères et organismes fédéraux.
- » **Train à grande fréquence** : La construction d'infrastructures ferroviaires supplémentaires dans le corridor Québec-Toronto augmenterait l'utilisation du transport ferroviaire interurbain de passagers, fournissant des substituts fiables pour les déplacements en voiture et en avion, remplaçant ainsi des modes de transport plus polluants. Depuis décembre 2018, la BIC a contribué à affiner l'analyse de rentabilisation du train à grande fréquence, a fourni des conseils sur le transfert des principaux risques des projets au secteur privé et a élaboré des structures et des mécanismes de financement pour catalyser l'investissement final. La BIC a travaillé sur la revue diligente exigée pour le projet, a offert des services consultatifs financiers et a aidé à élaborer la portée des travaux du projet.
- » **Kivalliq** : Cette ligne combinée de transport d'électricité et de fibre optique reliera le Manitoba à la côte ouest de la baie d'Hudson, au Nunavut. Une fois construite, la liaison de transport remplacera la production au diesel dans cinq collectivités et mines par de l'hydroélectricité sans émissions provenant du Manitoba, et la connexion Internet haut débit permettra un accès à haute vitesse à l'éducation, aux soins de santé et à d'autres services à distance pour environ 15 000 personnes dans cinq communautés inuites. La BIC a conseillé directement la Kivalliq Inuit Association, lui a fourni du capital de développement, a contribué à établir des partenariats pour la construction et l'exploitation du projet, a pris des dispositions pour obtenir des contributions en capitaux

propres et d'autres financements, et a coordonné le soutien financier et juridique pour accélérer ce projet.

- » **Centres d'hydrogène :** L'hydrogène est d'une importance cruciale en tant que combustible à zéro émission pour faciliter une transition vers la carboneutralité dans diverses applications difficiles à décarboniser. Par exemple, en plus d'être utilisé aujourd'hui comme intrant de raffinerie et dans la production d'engrais, l'hydrogène peut être utilisé directement dans les véhicules électriques à pile à combustible, la production d'acier et la production d'électricité, ce qui réduit ou élimine les émissions de gaz à effet de serre. Dans l'ensemble des régions, le Canada présente des avantages naturels pour la production à zéro émission de l'hydrogène « vert » (produit par électrolyse à l'aide d'énergie renouvelable), « rose » (produit par électrolyse à l'aide d'énergie nucléaire) et « bleu » (produit à partir du reformage du méthane et du captage du dioxyde de carbone pour le stockage). Cependant, pour réaliser le potentiel du Canada, il faut une solide coordination entre de multiples grands projets – allant de l'expansion de la production à zéro émission à la construction de systèmes logistiques efficaces pour réduire les coûts de distribution et de stockage jusqu'à l'intégration concurrentielle de l'hydrogène à grande échelle dans les utilisations finales. Ce problème de coordination vicieux est un domaine clé où un financement souple de la BIC peut accélérer les projets. La BIC travaille en étroite collaboration avec d'autres ministères pour collaborer avec les promoteurs de projets sur des approches visant à accélérer ces projets potentiels.

La BIC est une source essentielle d'expertise en matière de financement et d'élaboration de projets, nécessaire pour que les partenaires fédéraux, provinciaux, municipaux et autochtones comprennent l'aspect économique de leurs projets et les étapes nécessaires pour les faire progresser.

La BIC joue également un rôle consultatif auprès des promoteurs de projets issus d'autres ordres de gouvernement dans le cadre de projets de toutes tailles afin de les aider à passer du stade de la conception à celui du début de la réalisation. En voici deux exemples :

- » **Lien de transport fixe de Georgina Island :** La BIC a aidé la Première Nation des Chippewas de Georgina Island à évaluer les besoins en matière de planification et le potentiel de revenus d'un pont toutes saisons de 3 km proposé pour fournir un accès fiable toute l'année au continent. En tant que collectivité insulaire du lac Simcoe, en Ontario, les membres de la Première Nation dépendent actuellement d'un traversier et d'une route de glace d'hiver. Cela signifie que, entre autres défis pour les liens sociaux et le développement économique de la communauté, les élèves doivent résider loin de leur famille pour fréquenter l'école secondaire. La Première Nation a cherché à évaluer les arguments économiques en faveur d'un pont financé par des péages, ce qui éliminerait les risques de traverser la route de glace et permettrait aux membres de la communauté d'avoir accès à des possibilités d'emploi toute l'année. En comblant les

lacunes dans l'expertise interne de la Première Nation, la BIC a conseillé la communauté au sujet de son évaluation économique et de la portée du projet, y compris les coûts estimatifs, les processus de délivrance de permis et le financement potentiel. Cela a permis à la Première Nation de s'engager auprès des gouvernements pour obtenir le financement d'un projet qui serait transformateur pour la communauté.

» **Le projet de logistique d'exportation de l'île Ridley au port de Prince Rupert :**

La BIC a collaboré avec l'Administration portuaire de Prince Rupert et son opérateur logistique, DP World, pour élaborer l'analyse de rentabilité d'une installation moderne afin de faciliter le « transbordement des exportations » (c.-à-d. le déchargement des marchandises en vrac destinées à l'exportation du rail vers les conteneurs). Les capacités d'experts-conseils de la BIC sont un complément essentiel à ses activités d'investissement. Les activités de consultation aident les promoteurs de projets à faire en sorte que leurs projets atteignent une étape où les décisions d'investissement finales peuvent être prises.

Parallèlement, la BIC cherche à tirer parti de son expertise unique et de sa capacité à combiner ses capacités d'investissement et de conseil et limite sa capacité de conseil à ces domaines uniques. Par exemple, la BIC ne fait pas concurrence au secteur privé pour les mandats de consultation en matière de transactions issus des autres ordres de gouvernement.

3.9 La BIC a aligné sa fonction Connaissances pour accélérer les investissements

Comme l'indique l'ÉPR du ministre, « La BIC aide à mieux utiliser les fonds publics en investissant dans des projets d'infrastructure dans l'intérêt public qui génèrent des revenus et en élaborant des outils financiers novateurs. Le but est de construire plus d'infrastructure dans l'ensemble du pays ». La BIC a aligné ses fonctions de connaissances sur cet objectif, qui est de catalyser des investissements plus importants dans des projets d'infrastructure dans l'intérêt public.

Cela signifie qu'il est impératif que les initiatives de connaissances et de recherche de la BIC complètent son travail de conseil et éclairent ses investissements. Les activités de connaissances et de recherche de la BIC peuvent :

- » Éclairer la BIC et les acteurs du marché sur les considérations liées à l'investissement dans un secteur;
- » Réunir les parties prenantes afin d'élaborer une marche à suivre pour le développement des infrastructures dans un secteur prioritaire de la BIC;

- » Évaluer les politiques publiques nécessaires pour catalyser un plus grand investissement dans les projets d'infrastructure dans le secteur public;
- » Accroître la sensibilisation du public aux avantages et aux possibilités découlant d'un investissement accru dans les infrastructures dans les secteurs prioritaires de la BIC.

La fonction Connaissances de la BIC interagit activement avec les fonctions Conseil et Investissement de la BIC tout au long du cycle de vie de l'investissement, comme « trois brins d'une corde tressée ». La fonction connaissances complète ces deux fonctions par des recherches axées sur l'investissement et compile des détails sur les innovations de la BIC en matière de financement des infrastructures (p ex., structures de transaction et formes précédentes de répartition des risques).

La BIC maintient une perspective stratégique sur les tendances des infrastructures à l'échelle mondiale grâce au suivi et à l'analyse des données sur les investissements provenant de diverses bases de données et de services d'information sur les marchés. La BIC s'appuie sur des statistiques et des ensembles de données tenus à jour par différents gouvernements et organismes – et utilise activement les données publiées par Statistique Canada – pour comprendre l'évolution des besoins et des défis en matière d'infrastructure. Forte d'une longue expertise en matière de collecte de données détaillées sur les réserves et les flux d'investissement du Canada pour les immobilisations corporelles, Statistique Canada a également amélioré ses capacités d'analyse géospatiale de la qualité et de l'utilisation des infrastructures.

La BIC cherche à cibler ses partenariats en matière de connaissances et de recherche de manière à informer ses partenaires et secteurs des tendances, défis et possibilités importants, et à assurer une meilleure sensibilisation du public et une meilleure compréhension des avantages, possibilités et défis liés à la réalisation des infrastructures nécessaires. Par exemple, la BIC s'est associée au Conseil du bâtiment durable du Canada et à Delphi Group pour effectuer une étude sur la capacité de la main-d'œuvre et les défis liés à la chaîne d'approvisionnement en vue de favoriser les volumes de rénovations énergétiques nécessaires, et pour un projet avec le Conference Board du Canada sur les possibilités d'éliminer le diesel dans les collectivités éloignées du Nord. Une liste des projets de connaissances et recherche de la BIC est fournie ci-dessous.

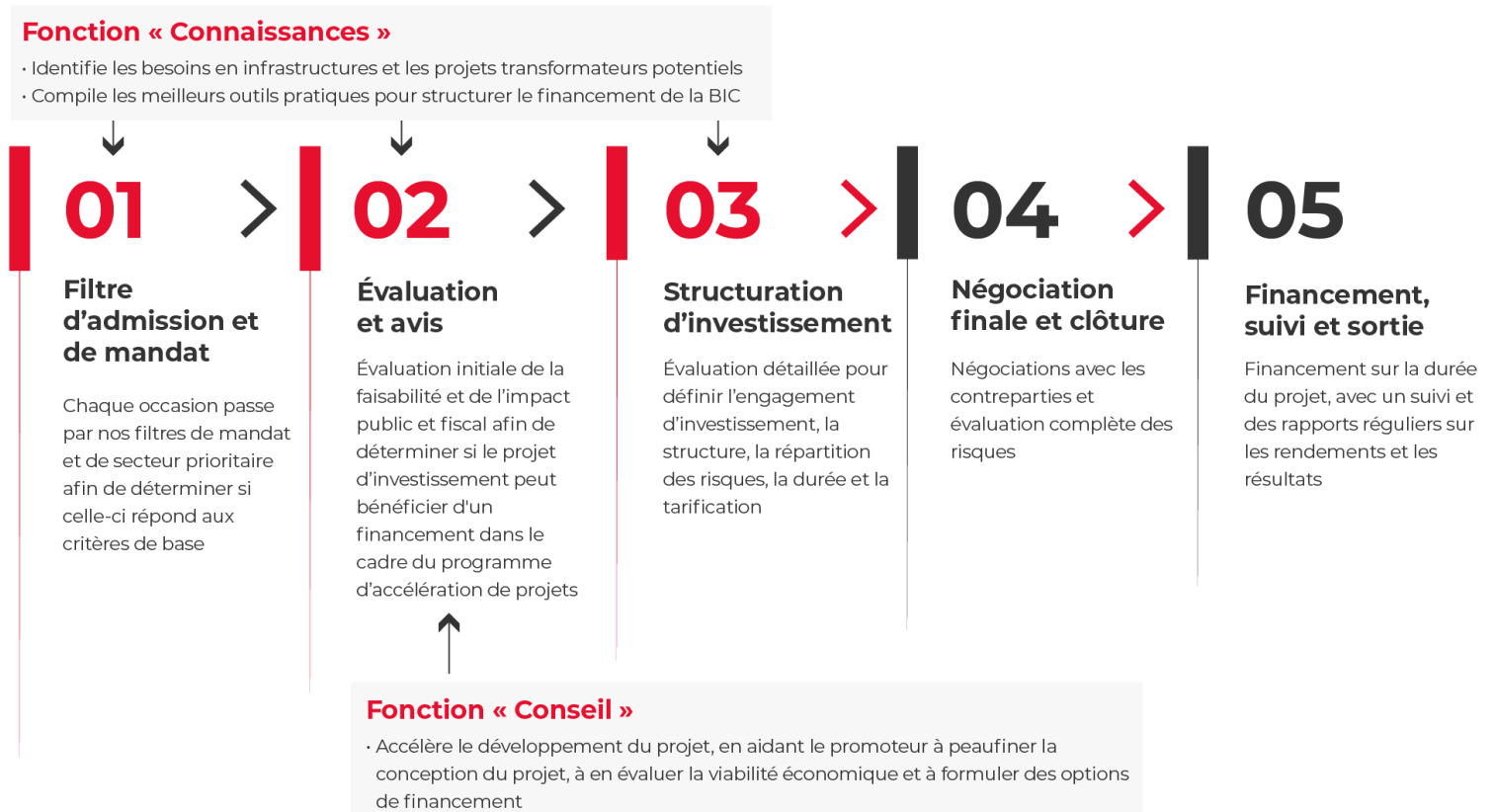
Projet	Partenaires	Impact sur les investissements
Étude sur l'économie des rénovations écologiques	Conseil du bâtiment durable du Canada et Delphi Group	Les investissements de la BIC dans des rénovations énergétiques en profondeur visant à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments existants sont essentiels pour atteindre les objectifs du Canada en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cette étude a évalué la possibilité pour le Canada d'accroître la rénovation énergétique des grands bâtiments industriels, commerciaux et multirésidentiels, en déterminant des options pour répondre aux besoins en main-d'œuvre et aux goulots d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement.

Projet	Partenaires	Impact sur les investissements
Villes intelligentes sécurisées : Rendre les infrastructures essentielles municipales résistantes à la cybercriminalité	Cybersecure Policy Exchange à la Toronto Metro-politan University	Cette étude a permis d'évaluer les risques et de déterminer les mesures de protection clés contre les cyberattaques de l'infrastructure « intelligente » connectée à Internet dans les villes canadiennes. Comme la BIC investit dans le transport en commun et l'infrastructure énergétique, il est essentiel de comprendre les répercussions de la cybersécurité pour assurer la fiabilité de ces actifs.
Feuille de route sur l'énergie propre pour le Canada atlantique	Ressources naturelles Canada, gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, et services publics provinciaux	Ce travail de collaboration avec les gouvernements fédéral et provincial, ainsi que les services publics de toute la région de l'Atlantique, a permis d'évaluer les coûts et la viabilité économique de la production et du transport pour décarboniser l'approvisionnement en électricité de la région tout en assurant la fiabilité et l'abordabilité. Cette étude a permis à la BIC de prendre en compte la structuration des investissements dans la boucle de l'Atlantique et les actifs de production connexes.
Récupération des plus-value d'urbanisation pour les projets de transport en commun	Infrastructure Institute de l'Université de Toronto	À l'échelle internationale, diverses administrations ont eu recours à des outils pour récupérer une partie de l'appréciation de la valeur foncière qui résulte de l'expansion du transport en commun, en utilisant ces revenus pour payer les coûts initiaux d'immobilisations d'une infrastructure publique de grande qualité. La BIC appuie ce travail pour comprendre comment ces outils de revenus peuvent être conçus efficacement et comment le financement des projets de transport en commun peut être structuré en fonction de la récupération de la valeur foncière au Canada.
Impacts des changements climatiques sur le réseau électrique du Canada	Canadian Energy Research Institute	L'impact des changements climatiques sur les réseaux électriques aura d'importantes répercussions sur les objectifs d'investissement de la BIC visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de la production d'électricité tout en favorisant la fiabilité. Cette recherche a mis en lumière les défis en matière de résilience des infrastructures électriques découlant d'événements météorologiques défavorables, et contribuera à éclairer la stratégie de la BIC en matière d'investissements dans l'énergie propre afin de soutenir la fiabilité tout au long de la transition énergétique.
A Microgrid Playbook: Conditions and Opportunities for Investment	Conference Board du Canada	Pour guider les investissements de la BIC dans l'énergie propre, la BIC a collaboré à l'élaboration d'un « guide » pour les stratégies de déploiement des microréseaux dans les collectivités rurales et éloignées. Les microréseaux offrent des possibilités particulières pour l'énergie dirigée par la collectivité dans les communautés autochtones. En mettant à profit les ressources solaires et éoliennes, complétées par le stockage d'énergie, les microréseaux aident à remplacer la production diesel tout en évitant le coût élevé de la construction du transport.
Tables rondes sur le financement durable	Forum des politiques publiques	Le financement durable est essentiel aux investissements dans les secteurs prioritaires de la BIC, et la BIC a contribué à des tables rondes sur l'analyse climatique, la mobilisation de capitaux et l'expansion du marché des « obligations vertes » au Canada. Le Plan de croissance de la BIC était au cœur de ces tables rondes et l'initiative a permis de définir les stratégies de la BIC visant à attirer des capitaux privés vers des investissements dans les infrastructures qui réduisent les gaz à effet de serre.

3.10 Les fonctions Connaissances et Conseil de la BIC renforcent la réserve d'investissements de la BIC

La BIC concentre ses fonctions Connaissances et Conseil sur l'identification des besoins potentiels en infrastructures, la constitution d'une réserve de projets et l'accélération du développement de projets. En fournissant des renseignements et des conseils aux promoteurs à des moments critiques du processus d'investissement de la BIC, ces fonctions visent à accélérer les décisions finales en matière d'investissement. Comme indiqué ci-dessous, la BIC s'appuie sur ces fonctions à des étapes spécifiques de son processus d'investissement pour faire avancer les projets et éclairer la prise des décisions d'investissement.

En formant des partenariats de recherche pour analyser les besoins en infrastructures, la fonction Connaissances aide la BIC à cibler des types de projets importants et à constituer une réserve de projets potentiels. À titre d'exemple, mentionnons le travail de la BIC avec le Conseil du bâtiment durable du Canada pour évaluer les besoins en matière de rénovations énergétiques et la collaboration avec d'autres partenaires du gouvernement et de l'industrie pour rédiger la Feuille de route sur l'énergie propre pour le Canada atlantique. Ces partenariats de recherche ont permis d'acquérir des connaissances qui ont éclairé les investissements finaux. La fonction Connaissances permet



également de connaître les tendances de financement de projets à l'échelle internationale, ce qui contribue à la structuration des meilleures pratiques de financement de la BIC pour faire face aux obstacles spécifiques auxquels est confronté un projet.

La fonction Conseil de la BIC met son expertise et ses points de vue à la disposition des partenaires fédéraux, provinciaux, territoriaux, municipaux et autochtones pour les aider à analyser les projets et les modèles potentiels afin de déterminer les options pour les faire progresser et la possibilité de les intégrer au modèle de la BIC. Il pourrait s'agir de discuter des étapes que le promoteur devrait suivre pour que le projet soit susceptible d'être financé, comme la détermination des exigences pour l'élaboration d'une analyse de rentabilité et de scénarios possibles concernant la production de revenus.

3.11 L'approche unique de la BIC en matière d'investissements en partenariat avec les communautés autochtones et au bénéfice de ceux-ci



[Le financement à long terme de ce projet] témoigne de l'excellente relation de travail entre notre gouvernement municipal des Premières Nations et la BIC. Cet accord me rappelle pourquoi notre Nation a décidé de s'engager sur la voie de l'autonomie gouvernementale. Il montre comment l'on peut volontairement aborder les enjeux par la collaboration, en discutant et en concluant des ententes. C'est de bon augure pour l'avenir. »

Henry Warren Paull,
chef de la Nation Shíshálh

La BIC a adapté ses activités pour établir des partenariats avec les communautés des Premières Nations, métisses et inuites afin d'effectuer des investissements essentiels dans l'infrastructure communautaire. La BIC a mis sur pied une équipe dédiée et spécialisée composée d'experts et de représentants autochtones pour mener à bien cette initiative.

La BIC soutient les aspirations en matière d'infrastructures des communautés autochtones de trois façons :

1. Dans le cadre de l'Initiative d'infrastructures pour les communautés autochtones (IICA), la BIC travaille en étroite collaboration avec les communautés pour construire leur infrastructure prioritaire. L'IICA correspond à la même approche d'investissement rigoureuse que la BIC applique à tous ses projets, à l'échelle des projets d'infrastructure communautaire. Elle offre un financement abordable et à long terme pour des projets communautaires dans les secteurs prioritaires de la BIC.
2. La BIC reconnaît l'importance et l'impact des projets d'infrastructure à grande échelle, ainsi que la façon dont ils peuvent profiter aux communautés autochtones. La BIC soutient la participation de la population autochtone à des projets de grande envergure, y compris des partenariats qui permettent aux collectivités de profiter des possibilités d'emploi et d'approvisionnement, ainsi que d'investir aux côtés des communautés autochtones dans des projets tels que Énergie éolienne Bekevar ou Oneida Energy Storage.
3. La BIC fournit une expertise-conseil et un financement d'accélération de projets afin de stimuler le développement et la planification de projets pour qu'ils soient prêts à l'investissement.

Les investissements de la BIC dans ces projets d'infrastructure sont adaptés aux défis uniques que posent les petites localités éloignées et l'accès limité au crédit. L'IICA de la BIC aide à renforcer la capacité des communautés autochtones et de leurs membres à comprendre le financement par emprunt et à le prendre en charge. La BIC sensibilise également les prêteurs commerciaux aux possibilités et aide à renforcer leur capacité à soutenir les investissements des communautés autochtones dans les infrastructures.

ÉTUDE DE CAS : Usine de traitement des eaux usées de Port Stalashen

- » Investissement de 6,4 millions de dollars de la BIC
- » Propriété et exploitation entièrement autochtones
- » Favorise la croissance économique, protège l'environnement côtier et la santé publique
- » Capacité supplémentaire permettant de relier un plus grand nombre de bâtiments et de résident·es, collectivité en croissance

Les usines de traitement des eaux usées sont essentielles à la qualité de vie d'une communauté. Elles assurent le traitement des eaux usées afin de réduire les risques pour la santé publique et de prévenir la propagation de la pollution de l'eau.

Dans le cadre de son Initiative d'infrastructures pour les communautés autochtones, la BIC a investi 6,4 millions de dollars dans la nouvelle usine de traitement des eaux usées de Port Stalashen. La centrale sera située sur les terres de la Nation Shíshálh, près de Sechelt, en Colombie-Britannique, et jouera un rôle essentiel dans la croissance économique, ainsi que pour protéger l'environnement côtier et la santé publique.

L'usine de traitement des eaux usées actuelle a atteint sa fin de vie utile. Cette nouvelle installation de rechange desservira 91 logements résidentiels qui y sont raccordés et permettra la conversion et le raccordement de 88 bâtiments qui dépendent actuellement de systèmes de traitement des eaux usées faisant appel à des fosses septiques.

En tirant parti du financement de la BIC, la Nation Shíshálh aura accès à des capitaux abordables pour répondre plus rapidement aux besoins en infrastructures de sa collectivité à l'avenir. La capacité supplémentaire qu'offre cette usine permettra de développer notre communauté pour les années à venir.



04.

RÉSULTATS ET IMPACT



- » La performance de la BIC reflète son mandat d'impact public plutôt que de rendement financier, visant à catalyser l'investissement privé et à accélérer la réalisation de projets d'infrastructure qui ne seraient pas réalisés autrement.
- » La BIC a pris des engagements d'investissement dans 46 projets totalisant 9,7 milliards de dollars au 31 mars 2023, dont 45 depuis l'annonce du Plan de croissance de la BIC, pour une valeur en capital totale de 27 milliards de dollars.
- » La BIC fixe des objectifs de rendement annuels et à plus long terme sur un tableau de bord équilibré basé sur la combinaison du flux d'affaires, de l'incidence fiscale, des résultats publics et de la santé organisationnelle.
- » En date du 31 mars 2023, la BIC s'était engagée à financer des projets qui représentaient 8,6 milliards de dollars de financement du secteur privé et institutionnel.

4.1 La BIC catalyse l'impact public plutôt que de rechercher un rendement financier

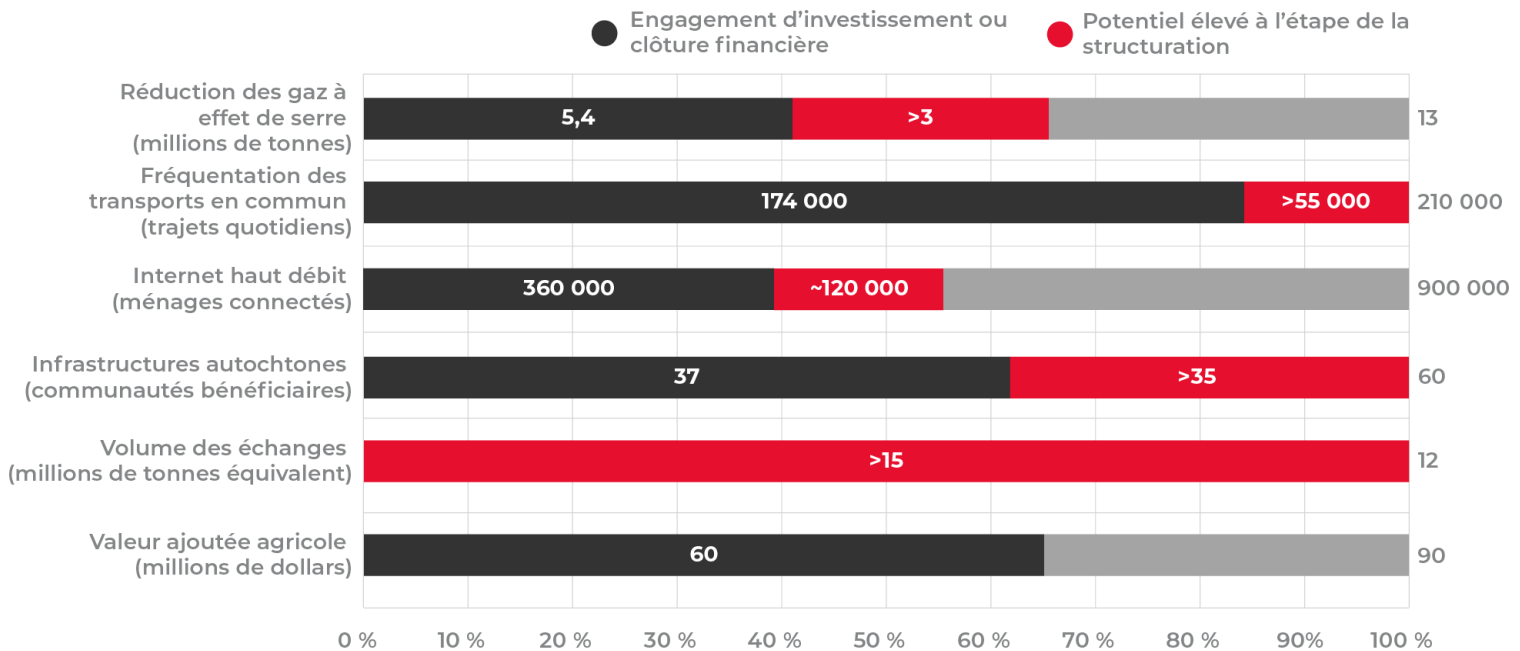
En tant qu'investisseur d'impact, la BIC se concentre sur l'obtention d'impacts publics qui profitent aux Canadiens et aux Canadiennes. La BIC définit son impact en fonction des résultats obtenus à l'égard de la réduction des émissions de GES, de l'augmentation du nombre d'utilisateurs du transport en commun, de l'accès de la population canadienne à Internet haut débit, du nombre de communautés autochtones qui bénéficient des investissements, et du commerce tel qu'il est mesuré selon le volume des biens et la valeur agricole ajoutée.

Ces impacts publics résultent d'investissements catalysés par le financement de la BIC. Ces projets ne seraient pas réalisés sans que la BIC ne s'attaque aux obstacles qui retardent une décision d'investissement finale. Sans le financement de la BIC, les promoteurs n'auraient pas donné suite au projet, n'auraient réalisé qu'un projet plus petit ou le projet aurait dé péri.

La valeur de ces projets et les résultats correspondants sur le plan de l'intérêt public n'ont été obtenus que parce que la BIC a éliminé l'obstacle – qu'il s'agisse d'un obstacle économique au rendement d'un projet d'Internet haut débit ou du manque de financement pour réaliser des économies sur les rénovations ou le déploiement d'autobus à zéro émission.

La BIC a réalisé d'importants progrès dans l'atteinte de ses résultats d'intérêt public pour 2026-2027. Cette estimation est fondée sur les résultats prévus des 42 projets qui ont atteint la clôture financière à la fin du 31 mars 2023, ainsi que sur les résultats attendus des projets comportant des engagements d'investissement et des projets à potentiel élevé qui en sont aux premières étapes du processus de développement.

Progrès vers les cibles de résultats fixées pour 2026-27



Ces impacts publics découlent de projets pour lesquels la BIC a attiré de nouveaux capitaux privés afin de moderniser l'infrastructure canadienne. Au 31 mars 2023, la BIC s'était engagée à financer des projets qui ont attiré 8,6 milliards de dollars de financement du secteur privé et institutionnel. Cela comprend ce qui suit :

- » 900 millions de dollars dans l'Internet à haut débit
- » 1,5 milliard de dollars dans l'énergie propre
- » 1,9 milliard de dollars dans les infrastructures vertes
- » 4,0 milliards de dollars dans le transport en commun
- » 300 millions de dollars dans le commerce et le transport

La BIC continue de progresser vers ses objectifs d'investissement à long terme dans chaque secteur prioritaire. La montée en flèche des engagements d'investissement cumulés de la BIC témoigne de l'accélération de son activité de financement au cours des dernières années.

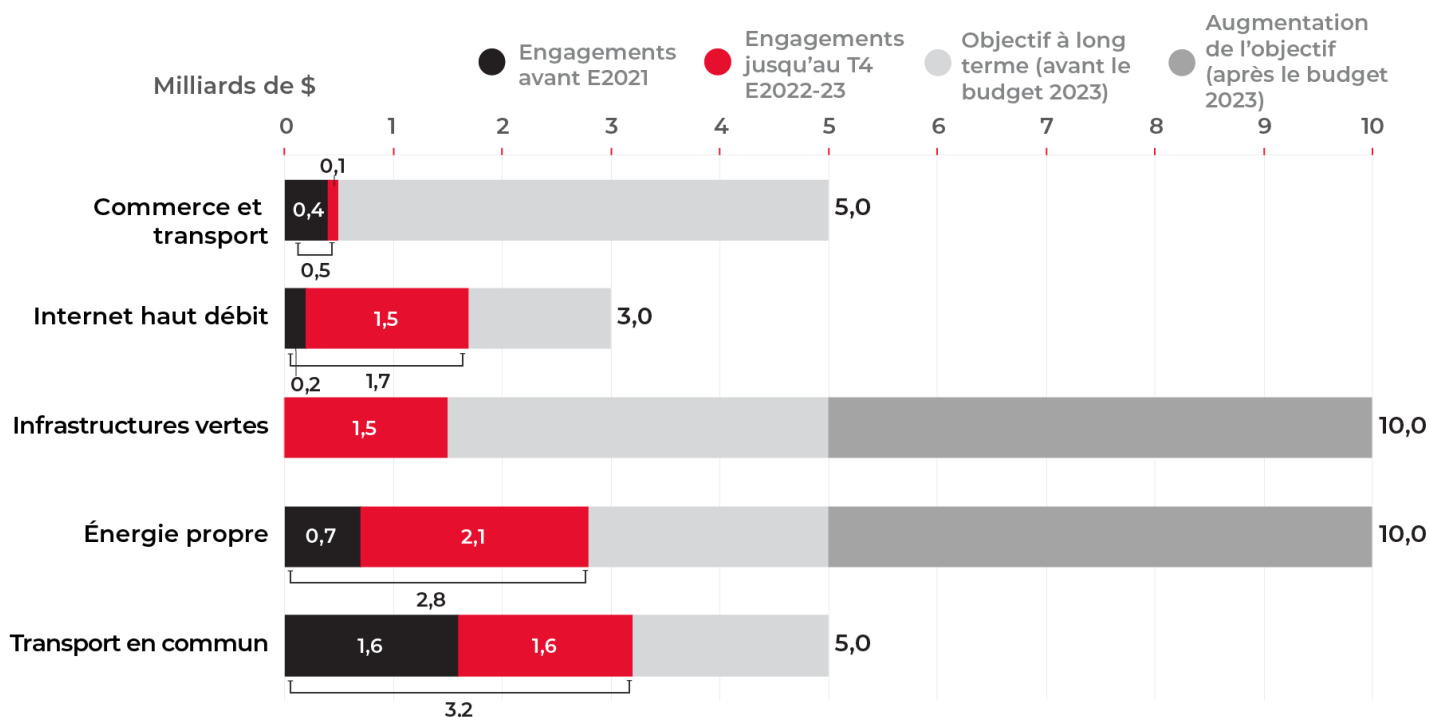
Comme il a été mentionné précédemment, et en soulignant la confiance du gouvernement du Canada dans la BIC pour appuyer la transition du Canada vers la carboneutralité, le budget de 2023 a porté les objectifs d'investissement de la BIC à au moins 10 milliards de dollars pour l'énergie propre et au moins 10 milliards de dollars pour les infrastructures vertes.¹⁶

¹⁶ Gouvernement du Canada (2023), budget 2023 – *Un plan canadien : une classe moyenne forte, une économie abordable, un avenir prospère*.

Disponible en ligne : <https://www.budget.canada.ca/2023/report-rapport/toc-tdm-fr.html>

Au 31 mars 2023, la BIC avait engagé 9,7 milliards de dollars dans 46 projets, pour une valeur en capital totale de 27 milliards de dollars. La BIC a atteint la clôture financière pour 42 projets et compte 29 projets de construction en cours et un investissement dans les opérations.

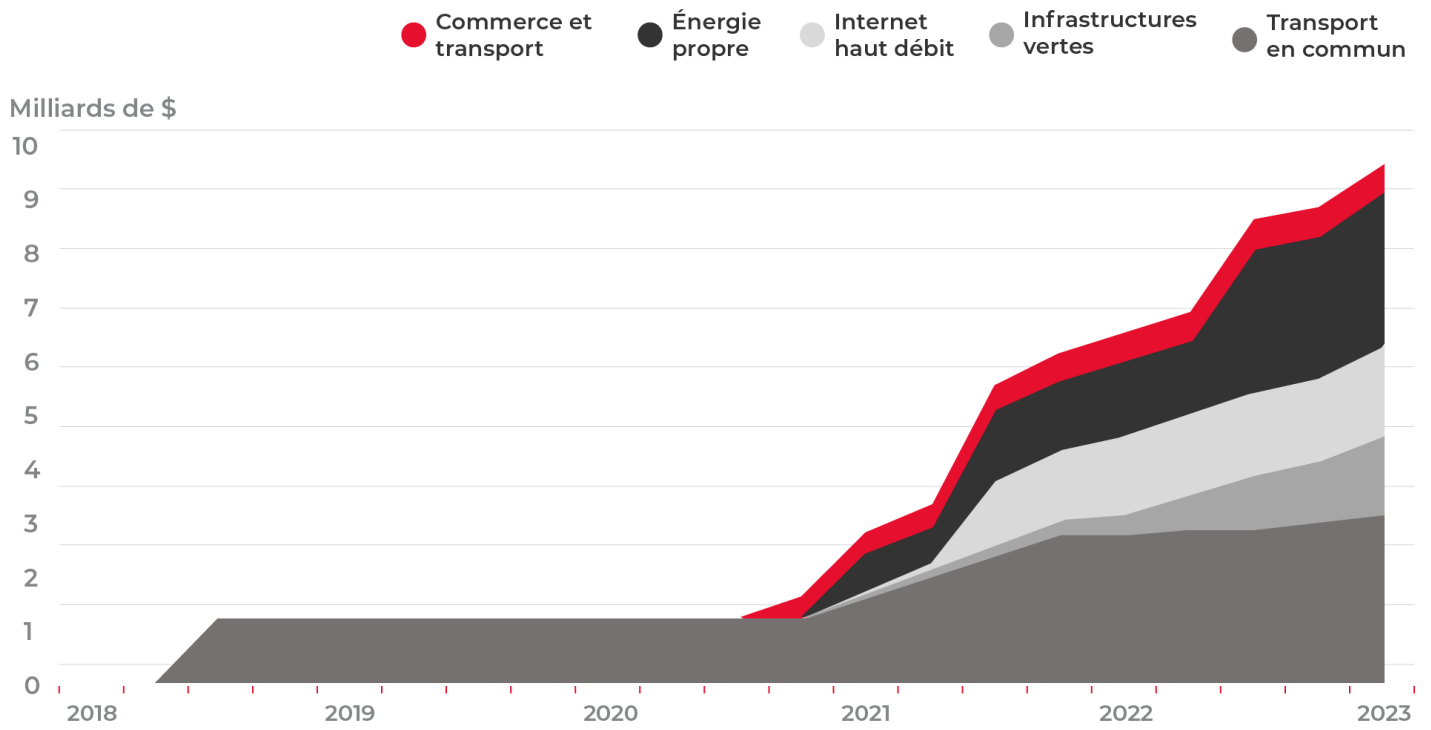
➤ Progrès vers les objectifs d'investissement à long terme (basé sur les projets ayant atteint l'engagement d'investissement ou la clôture financière)



➤ Engagements d'investissement totaux de la BIC en fin d'exercice



Engagements d'investissement cumulatifs de la BIC (par secteur prioritaire et date de l'engagement d'investissement)



4.2 Les investissements de la BIC produisent des avantages tangibles pour la vie des Canadiens et des Canadiennes



Ensemble, non seulement nous permettons une participation plus équitable à l'économie, mais nous offrons aussi des services essentiels aux membres de la population canadienne mal desservie du Manitoba. »

Hank Wall,
président-directeur général de Valley Fiber Limited

Les projets d'infrastructure exigent de longs délais d'exécution, de la conception à la construction. Cependant, grâce au succès des efforts de la BIC, les Canadiens et les Canadiennes sont témoins de l'impact réel de ses investissements.

Les résultats actuels des investissements de la BIC sont notamment les suivants :

- » La Ville d'Edmonton a fait l'acquisition d'un nouveau parc de 20 autobus à zéro émission, qui est entré pleinement en service en novembre 2022.
- » Les autobus scolaires électriques sont sur les routes au Québec grâce aux investissements de la BIC aux côtés d'Autobus Séguin et de la Fédération des transporteurs par autobus.
- » Les investissements dans la modernisation de l'irrigation en Alberta sont opérationnels, améliorant la sécurité de l'eau et aidant les agriculteurs à étendre leurs cultures en toute confiance.
- » Tous les échangeurs de chaleur ont maintenant été installés et mis en service dans le cadre du projet d'énergie de quartier Enwave visant à fournir de l'énergie de quartier à faibles émissions de carbone à Toronto et à Mississauga.
- » L'investissement de la BIC dans l'extension du câble à fibre optique aux collectivités rurales du Manitoba a déjà permis d'étendre l'accès à Internet haut débit à environ 10 000 foyers.

- » La construction de l'un des plus grands systèmes de transfert d'énergie des eaux usées brutes au monde est en cours au Toronto Western Hospital, qui fournira 90 % du chauffage et de la climatisation de l'hôpital à la fin des travaux.

Enfin, la première étape du projet REM débutera plus tard cette année. Avec la construction du REM, un système léger électrique sur rail automatisé qui permettra de presque doubler sa capacité en matière de transport en commun, de réduire la congestion chronique et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, Montréal entreprend sa plus grande refonte du transport en commun depuis plus d'un demi-siècle.

Le projet de 6,9 milliards de dollars, qui comprend 26 stations et 67 km de voies, réduira le temps de déplacement, les voitures arrivant toutes les 2,5 à 5 minutes et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal se trouvant à seulement 20 minutes du centre-ville. Le REM élimine efficacement le fossé physique qui sépare Brossard et Montréal, créant ainsi un véritable lien entre la Rive-Sud et l'île.

ÉTUDE DE CAS : Aider les municipalités et les conseils scolaires à accélérer l'achat d'autobus à zéro émission

Les fabricants canadiens d'autobus ont un défi à relever, celui de répondre à la demande croissante d'autobus électriques dans le cadre d'un effort national concerté pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Pour les sociétés de transport en commun et les conseils scolaires, le passage du diesel aux autobus électriques peut coûter le double ou le triple des versions alimentées par des combustibles fossiles, mais chaque véhicule peut économiser environ 50 000 dollars par an grâce à la baisse des prix de l'entretien et de l'électricité.

La BIC est un partenaire d'investissement clé qui vise à accroître considérablement l'accès au transport en commun durable et à atteindre l'objectif du gouvernement du Canada, soit 5 000 AZE, en couvrant les coûts initiaux en capital plus élevés des véhicules à zéro émission comparativement aux autobus diesel. À ce jour, elle a engagé plus de 1 milliard de dollars pour aider les organismes de transport en commun de Brampton, d'Edmonton, d'Ottawa, de la région de Durham et de Calgary, et près de 500 millions de dollars pour aider les exploitants d'autobus scolaires du Québec et de la Colombie-Britannique à moderniser leur parc de véhicules.



4.3 Les premières activités de services-conseils de la BIC soulignent sa valeur en matière de développement actif de projets

Grâce à son expérience dans le développement de projets, la BIC a acquis des connaissances et mis en place des processus qui lui permettent d'évaluer efficacement d'autres investissements proposés. En travaillant dès le départ à affiner la conception des projets et les structures financières de nombreux projets différents, la BIC se donne les moyens d'accélérer la réalisation à chaque étape du cycle de vie du projet.

Pour le rail à haute fréquence et la boucle de l'Atlantique, la BIC a été le fer de lance de l'évaluation économique et de l'amélioration de la conception technique. Le travail consultatif de la BIC a fait progresser ces projets depuis les concepts initiaux jusqu'à la création d'options pour structurer les investissements. La BIC dirige actuellement des travaux consultatifs semblables sur le projet de ligne ferroviaire Calgary-Banff.

La participation en amont de la BIC à ces projets a fourni une perspective indépendante essentielle pour évaluer les avantages publics potentiels, déterminer le bien-fondé économique de l'investissement et accélérer la décision finale d'investissement. Même si la décision finale sur un investissement est négative, une décision plus rapide est précieuse pour tous les partenaires et parties prenantes potentiels, ce qui permet de consacrer plus de temps et de ressources ailleurs.

Ces exemples soulignent également la valeur de la BIC pour les ministères fédéraux, les provinces, les territoires, les municipalités et les partenaires autochtones en fournissant des capacités uniques de développement de projets. Les missions de conseil de la BIC montrent comment les partenaires peuvent bénéficier du soutien de la BIC pour faire progresser un concept grâce à la conception technique initiale, à l'engagement des parties prenantes, à l'évaluation économique du projet et à la structure des options de financement. Le travail consultatif de la BIC permet à ces entités de se mobiliser auprès des partenaires potentiels pour le financement.

Les mandats de services-conseils suivants montrent l'impact de la BIC sur le développement de projets et l'accélération des décisions d'investissement dans les infrastructures ayant un impact public potentiel.

Mandat de services-conseils	Rôle de la BIC	Impact
Train à grande fréquence	La BIC a conseillé le gouvernement du Canada sur une proposition de VIA Rail visant à offrir un service ferroviaire à haute fréquence sur des voies réservées le long du corridor Québec-Toronto.	Avec VIA Rail, la BIC a établi un bureau de projet conjoint pour accélérer le développement du projet, y compris l'établissement de la portée et des coûts du projet, ainsi que l'identification des options de structuration financière. Cela a permis au gouvernement du Canada de procéder à d'autres acquisitions pour ce projet avec une confiance accrue à l'égard de la conception, des coûts en capital et de l'analyse de rentabilité.
Boucle de l'Atlantique	En collaboration avec les ministères et les organismes de réglementation des gouvernements fédéral et provinciaux, la BIC a dirigé le volet de financement de la table de travail de la boucle de l'Atlantique, dans le but de mettre en œuvre de façon rentable la Feuille de route sur l'énergie propre pour le Canada atlantique.	La BIC a dirigé l'analyse financière et économique d'un ensemble complexe de conceptions différentes pour le financement de la boucle de l'Atlantique dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'atténuer les répercussions sur les tarifs d'électricité.
Liaison hydroélectrique et de fibre optique vers la région de Kivalliq	La BIC a conseillé la Kivalliq Inuit Association sur la construction d'un projet combiné de 1 200 km de transport d'électricité et de câble à fibre optique afin de fournir une électricité fiable à faible émission de carbone et une connectivité Internet haut débit au Nunavut à partir du Manitoba.	L'analyse financière de la BIC, l'évaluation des répercussions économiques et du potentiel de recettes du projet, ainsi que l'évaluation des avantages environnementaux et sociaux ont permis au promoteur de collaborer davantage avec les gouvernements au sujet du financement et d'accélérer sa décision d'investissement.
Service ferroviaire Calgary-Banff	La BIC a conseillé Alberta Transportation et Invest Alberta Corporation dans le cadre d'une évaluation économique et du développement de ce projet en tant que partenariat public-privé.	L'investissement et les conseils de la BIC ont accéléré la détermination initiale de la portée de la conception et des coûts du projet afin que l'Alberta puisse poursuivre le développement du projet et que la structure de financement partage adéquatement les risques avec les partenaires du secteur privé à toutes les étapes.
Pont à péage de l'Autoroute 697	Pour Alberta Transportation, la BIC examinera un projet de pont à péage sur l'Autoroute 697 pour remplacer un traversier saisonnier et une route de glace qui traversent actuellement la rivière de la Paix.	La BIC procédera à des examens géotechniques et à l'arpentage, examinera les coûts et les revenus estimatifs du projet, explorera les options de financement et évaluera le potentiel de paiement par l'utilisateur pour éclairer Alberta Transportation sur les avantages économiques et la faisabilité du projet.
Irrigation dans le district municipal d'Acadia et les zones spéciales	La BIC examinera le potentiel des terres irrigables de la région afin de conseiller le gouvernement de l'Alberta et le district municipal.	En évaluant les impacts environnementaux potentiels, les coûts en capital et les modèles de réalisation, la BIC déterminera la viabilité d'une infrastructure d'irrigation à grande échelle pour accroître la production de cultures primaires, la sécurité de l'eau et la capacité de stockage, contribuant ainsi à atténuer les impacts des changements climatiques.
Pont ferroviaire de New Westminster	La BIC collaborera avec les ministères fédéraux pour examiner les besoins en matière de transport du réseau de transport de la Porte de l'Asie-Pacifique.	L'évaluation de la BIC a permis de formuler des recommandations visant à améliorer la capacité des réseaux de transport du Lower Mainland, de Prince Rupert et du pont ferroviaire de New Westminster, en Colombie-Britannique, afin d'améliorer la compétitivité du Canada en tant que canal de commerce de l'Asie-Pacifique.

Mandat de services-conseils	Rôle de la BIC	Impact
Expansion hydroélectrique Taltson	Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a demandé à la BIC d'élaborer la structure financière et l'analyse de rentabilité du projet.	L'expertise de la BIC aidera les Territoires du Nord-Ouest à élaborer une analyse de rentabilité pour la construction d'une centrale hydroélectrique afin d'offrir une énergie propre, abordable et fiable et de remplacer la production au diesel dans les régions du Slave Nord et du Slave Sud.
Lien de transport fixe de Georgina Island	La BIC a conseillé la Première Nation des Chippewas de Georgina Island sur un pont de liaison fixe pour remplacer un traversier et une route de glace afin d'assurer une liaison fiable et toutes saisons entre la collectivité insulaire et le continent.	Les conseils de la BIC ont aidé la Première Nation à comprendre les coûts en capital et la viabilité d'un modèle d'utilisateur-payeur pour financer le pont, ce qui a permis d'accélérer l'élaboration du projet et de positionner la collectivité en vue d'une mobilisation éclairée auprès des gouvernements pour d'autres sources de financement.
Projet éolien de Pirate Harbour	La BIC conseille l'usine Port Hawkesbury Paper sur l'aménagement d'un parc éolien afin d'optimiser la consommation d'énergie de l'usine tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre du réseau.	La revue diligente et la modélisation financière de la BIC accéléreront une décision d'investissement en analysant les coûts et les revenus du projet, en identifiant les options de financement et en évaluant les avantages environnementaux et économiques.
Lien fixe entre Terre-Neuve et le Labrador	La BIC a étudié les options permettant à Terre-Neuve-et-Labrador de construire un raccourci de transport permanent entre le Labrador et l'île de Terre-Neuve.	La BIC s'est appuyée sur des études antérieures des coûts et des revenus pour analyser l'utilisation potentielle, évaluer les impacts économiques et les structures de transaction potentielles.

4.4 La BIC met en place des infrastructures en partenariat avec les communautés autochtones et au profit de celles-ci

La BIC a réalisé des investissements de 316 millions de dollars en partenariat avec les communautés autochtones et au profit de celles-ci pour atteindre l'objectif d'un milliard de dollars stipulé dans l'Énoncé des priorités et des responsabilités de 2021.

Depuis le lancement de son Initiative d'infrastructures pour les communautés autochtones (IIA), la BIC a pris des engagements d'investissement de 195 millions de dollars dans sept projets dans les communautés autochtones de sept provinces et territoires.

Ces projets appuient le développement économique dirigé par la collectivité et habilent les collectivités en tant que promoteurs de projets. Lorsqu'ils entreront en activité, ils procureront des avantages tangibles aux communautés :

- » Le projet du chemin de fer Tshuetin aidera les propriétaires autochtones du chemin de fer à moderniser ce dernier et à offrir un service ferroviaire essentiel à trois collectivités éloignées du Nord-Est du Québec.
- » Le projet du débarcadère Kahkewistahaw, un lieu de rassemblement polyvalent pour les activités communautaires, sportives et commerciales, est également un exemple de développement économique dirigé par la collectivité. La BIC s'est associée à la Première Nation de Kahkewistahaw pour développer ses terres de réserve urbaine plus rapidement et plus efficacement. L'investissement de la BIC permettra de financer l'infrastructure routière, les services publics et Internet à haut débit pour le développement d'un centre médical, d'unités commerciales, d'un centre de bureaux, d'un hôtel et d'un centre de conférences, de baies industrielles et d'immeubles institutionnels.
- » Le projet d'Internet haut débit du Arrow Technology Group appuie une entreprise appartenant majoritairement à des Premières Nations pour étendre ses activités et ses services avec un accès Internet de 50/10 Mo/s à 20 communautés autochtones et à quatre collectivités rurales de l'Alberta qui n'y avaient pas accès.

En date du 31 mars 2023, la BIC a atteint la clôture financière de deux projets dont les Autochtones sont propriétaires en dehors de l'IICA, soit le projet Oneida Energy Storage, qui appartient à Six Nations of the Grand River Development Corporation et à la Première Nation des Mississaugas du Credit; et le projet d'énergie éolienne Bekevar, qui



Le chemin de fer Tshuetin est notre lien vital. Tous les biens et toutes les fournitures dont nous avons besoin arrivent en train une fois par semaine. Sans accès routier, il n'y a pas de solution de rechange raisonnable et le coût de la vie serait beaucoup plus élevé. Il s'agit aussi du seul moyen économique de se déplacer à l'extérieur de la communauté, que ce soit pour visiter la famille, pour obtenir des services qui ne sont pas offerts dans notre région, pour faire des achats ou pour nos loisirs. Ces investissements amélioreront beaucoup notre vie quotidienne en raccourcissant ce long trajet de 13 heures et en le rendant plus confortable et plus sécuritaire. Le financement de la Banque de l'infrastructure du Canada était la seule solution abordable pour permettre à notre chemin de fer de prendre de l'expansion et offrir aux membres de notre collectivité les services qu'ils méritent. »

Theresa Chemaganish

cheffe de la Nation naskapie de Kawawachikamach

appartient à la Première Nation de Cowessess. La BIC inclut une part de son investissement dans le projet, proportionnelle à la part de participation autochtone en capitaux propres, vers sa cible d'investissement de 1 milliard de dollars en partenariat avec les peuples autochtones et au profit de ceux-ci. Cela représente 121 millions de dollars pour les deux projets.

La BIC soutient également les communautés autochtones en leur fournissant des conseils et en accélérant les projets :

- » La BIC fournit un financement accéléré pour appuyer les Chippewas de Georgina Island dans la phase initiale de développement du projet de lien de transport fixe afin d'offrir un accès sécuritaire toute l'année à leur collectivité qui dépend actuellement d'un traversier diesel pendant la majeure partie de l'année et d'une route de glace en hiver.
- » La BIC conseille la Kivalliq Inuit Association sur la construction d'un projet combiné de 1 200 km de transport d'électricité et de câble à fibre optique afin de fournir une électricité fiable à faible émission de carbone et une connectivité Internet haut débit au Nunavut à partir du Manitoba. L'analyse financière de la BIC, l'évaluation des répercussions économiques et du potentiel de recettes du projet, ainsi que l'évaluation des avantages environnementaux et sociaux ont permis au promoteur de collaborer davantage avec les gouvernements au sujet du financement et d'accélérer sa décision d'investissement.
- » La BIC s'est associée à l'Aboriginal Financial Officers Association et à la Banque TD pour élaborer un programme de certification en financement de projets qui renforcera les capacités des peuples autochtones et des communautés à structurer et à gérer de grands projets d'infrastructure.

La BIC a mis sur pied une équipe compétente, composée de représentants des communautés autochtones, avec laquelle nous collaborons pour mener à bien ces initiatives. L'équipe rencontre régulièrement les communautés, fait la promotion de l'inclusion des Autochtones dans l'ensemble de l'industrie et est souvent présentée comme un chef de file à des conférences sur l'infrastructure.

Projets d'infrastructures autochtones

Projet	Province/ Territoire	Investissement de la BIC	Impact
Arrow Technology Group services Internet haut débit	Alberta	8,1 M\$	Expansion de la connectivité Internet haut débit dans les collectivités non desservies et mal desservies Une entreprise appartenant majoritairement à des Premières Nations étend ses services aux communautés autochtones et rurales

Projet	Province/ Territoire	Investissement de la BIC	Impact
Infrastructure du débarcadère de Kahkewistahaw	Saskatchewan	15,4 M\$	Améliorer les besoins en matière de services sociaux adaptés à la culture dans les régions urbaines Fournir un environnement culturel aux membres des Premières Nations
Agrandissement de la réserve Netmizaaggamig Nishnaabeg	Ontario	7,9 M\$	Permettre aux entreprises et aux résidences futures d'avoir accès à l'électricité, à l'eau et à Internet haut débit
Modernisation du chemin de fer Tshiuetin	Québec et Terre-Neuve-et-Labrador	50 M\$	Améliorer le service de transport de passagers et de marchandises sur le premier chemin de fer appartenant à des Autochtones au Canada Assurer un lien vital fiable et abordable pour les collectivités du nord du Québec et du Labrador
Agrandissement de la centrale hydroélectrique Atlin	Colombie-Britannique et Yukon	80 M\$	Une énergie fiable et propre pour dix communautés des Premières Nations du Yukon et sept municipalités Le projet est dirigé par la Tlingit Homeland Energy Limited Partnership, qui appartient entièrement à la Première Nation Tlingit de Taku River
Oneida Energy Storage	Ontario	170 M\$	Réduction des émissions de gaz à effet de serre en remplaçant la production de gaz par une capacité de batterie pour stocker de l'électricité propre pendant les heures creuses
Énergie éolienne Bekevar	Saskatchewan	173 M\$	Supply 200MW of zero-emission power to the local grid, providing more than 100,000 homes with clean, sustainable electricity
Usine de traitement des eaux usées de Port Stalashen	Saskatchewan	6,4 M\$	Fournir 200 MW d'électricité à zéro émission au réseau local, fournissant ainsi une électricité propre et durable à plus de 100 000 foyers
Lien de transport fixe de Georgina Island	Ontario	Protocole d'entente de services-conseils	Accès sécuritaire et fiable à l'emploi et à l'éducation, aux services de santé (en particulier en cas d'urgence) et aux biens et services essentiels Cessation de l'utilisation du service de traversier au diesel
Liaison hydroélectrique et de fibre optique vers la région de Kivalliq	Nunavut et Manitoba	Protocole d'entente de services-conseils	Utilisation accrue d'hydroélectricité renouvelable et fiable dans le Nord canadien Connectivité Internet haut débit pour l'accès aux services et les possibilités économiques dans les collectivités éloignées

4.5 La BIC est un exemple international de mobilisation de capitaux privés pour les investissements dans les infrastructures



La BIC est la seule banque d'infrastructure que nous avons étudiée qui mobilise les parties prenantes pertinentes de tous les niveaux de gouvernement en matière de financement des infrastructures, ce qui constitue également une fonction fondée sur les meilleures pratiques. Elle constitue donc un exemple précieux que d'autres administrations peuvent prendre en considération lorsqu'elles conçoivent les cadres stratégiques d'une banque d'infrastructure. »

Mathias Cormann,
Secrétaire général de l'OCDE¹⁷

Les banques d'infrastructure ne sont pas une idée nouvelle. Elles sont une solution éprouvée pour relever les défis liés à la mobilisation de capitaux privés pour réaliser des projets dans l'intérêt du public. L'établissement généralisé d'institutions financières comme la BIC dans le monde montre à quel point elles ajoutent de la valeur. L'OCDE présente la BIC comme une institution modèle – en particulier en ce qui concerne le financement d'infrastructures carboneutres pour soutenir une reprise post-pandémique durable.¹⁸

Le Department of Energy Loan Programs Office des États-Unis et la Clean Energy Finance Corporation de l'Australie constituent deux exemples pionniers d'institutions financées par l'État, qui ont été créées avec des mandats ciblés pour s'attaquer précisément aux obstacles au financement des infrastructures de transition énergétique.

La BIC a été créée avec un mandat sectoriel plus large pour financer des projets d'infrastructure transformateurs. Au fil du temps, la BIC a évolué et couvre maintenant cinq grands secteurs prioritaires avec un éventail de projets à l'échelle nationale, régionale et communautaire.

Le modèle de la BIC sert d'exemple à d'autres pays qui cherchent à combler leur déficit en matière d'infrastructure. La création de l'Infrastructure Bank du Royaume-Uni s'est directement inspirée de l'initiative du Canada, le gouvernement du Royaume-Uni ayant reconnu l'impact d'un tel outil pour

¹⁷ Banque de l'infrastructure du Canada (2023), « En conversation avec Mathias Cormann, Secrétaire général de l'OCDE. Disponible en ligne : <https://cib-bic.ca/fr/medias/structures/hiver-2023/>

¹⁸ OCDE (2021), *Manuel de mise en œuvre de l'OCDE pour des investissements de qualité dans les infrastructures : Soutenir une reprise durable après la crise du COVID-19* Disponible en ligne : <https://www.oecd.org/fr/finances/Manuel-de-mise-en-oeuvre-de-l-OCDE-pour-des-investissements-de-qualit%C3%A9-dans-les-infrastructures.pdf>

stimuler la croissance économique et décarboniser l'industrie.¹⁹ De même, l'Inflation Reduction Act des États-Unis encourage l'expansion des « banques vertes », en mettant explicitement l'accent sur le financement d'organismes sans but lucratif conçus pour fournir des capitaux et tirer parti des investissements privés dans des projets qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre.²⁰ Il s'agit d'un objectif parallèle aux efforts de la BIC dans les secteurs de l'énergie propre et des infrastructures vertes.

Institution	Établissement	Allocation initiale	Objectifs d'investissement	Capital déployé et retourné
Nordic Investment Bank	1976	31,6 milliards EUR de financement (EXERCICE 2022)	Impact environnemental à long terme et croissance de la productivité	Encours de 22,2 milliards EUR (décembre 2022)
Department of Energy Loan Programs Office des États-Unis	Établi par l'Energy Policy Act de 2005 Début des opérations : avril 2007	Autorisation de prêt disponible de 42 milliards USD (EXERCICE 2021)	Un pont vers la capacité de financement pour des technologies énergétiques novatrices et à fort impact	Engagé : 32 milliards USD (mars 2021) Remboursement : 12 milliards USD
Clean Energy Finance Corporation de l'Australie	Établie par la CEFC Act de 2012 Premier investissement en 2013	10 milliards AUD	marché lorsque le secteur privé est absent pour financer des actifs qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre	Engagé : 10,8 milliards AUD (juin 2022) Capital remboursé : 3,3 milliards AUD
Scottish National Investment Bank	Annoncée : septembre 2017 Premier investissement : novembre 2020	2 milliards GBP	Soutenir la transition vers la carboneutralité d'ici 2045 Accroître l'égalité des chances Investir dans l'innovation et les industries de l'avenir	157 millions GBP (décembre 2021)
Infrastructure Bank du Royaume-Uni	Annoncée : novembre 2020 Début des opérations : juin 2021	22 milliards GBP	Aidez à lutter contre le changement climatique Soutenir la croissance économique régionale et locale	Engagé : 309,5 millions GBP (mars 2022)

¹⁹ Voir, par exemple : Débat parlementaire en deuxième lecture du projet de loi sur l'Infrastructure Bank du Royaume-Uni (24 mai 2022). Disponible en ligne : [https://hansard.parliament.uk/lords/2022-05-24/debates/E96AA50E-075B-4F70-8DE6-8071EA20F17F/UKInfrastructureBankBill\(HL\)\)](https://hansard.parliament.uk/lords/2022-05-24/debates/E96AA50E-075B-4F70-8DE6-8071EA20F17F/UKInfrastructureBankBill(HL)))

²⁰ Environmental Protection Agency des États-Unis (14 février 2023), « EPA Announces Initial Program Design of Greenhouse Gas Reduction Fund ». Disponible en ligne : <https://www.epa.gov/newsreleases/epa-announces-initial-program-design-greenhouse-gas-reduction-fund>

05.

**L'ÉVOLUTION DE
LA BANQUE DE
L'INFRASTRUCTURE DU
CANADA**



- » Après sa création en 2017, la BIC a eu besoin de temps pour établir son organisation, son processus administratif et sa gouvernance. Or, ce processus a pris du temps. C'était une source de frustration pour certains, compte tenu des besoins pressants du Canada en matière d'infrastructure.
- » Les processus initiaux de gouvernance et d'approbation de la BIC liés à l'examen des projets d'intérêt public n'étaient pas suffisamment rationalisés ni suffisamment souples pour permettre à la BIC de s'établir comme partenaire crédible et agile auprès d'investisseurs privés potentiels. Cela signifie que la BIC a pris du retard sur ses premiers investissements.
- » Toutefois, le problème spécifique que la BIC a été conçue à résoudre – à savoir mobiliser les investissements dans des infrastructures transformatrices et génératrices de revenus – n'était pas destiné à se concentrer exclusivement sur les investissements prêts à démarrer.
- » Le Canada ne disposait pas d'une liste de projets prêts à l'investissement pour le financement de la BIC, et l'identification et le développement d'une réserve de projets de ce type nécessitaient une période d'efforts diligents de la part de l'équipe d'investissement de la BIC.
- » Le Plan de croissance 2020 a marqué un tournant dans l'efficacité de la BIC, en clarifiant les secteurs cibles des investissements de la BIC, en diversifiant la composition des projets de la BIC, en élargissant les options de financement de la BIC (par exemple, regroupement de projets) et en précisant des mesures claires relatives aux résultats publics.
- » Parallèlement au Plan de croissance, la BIC a également collaboré avec le gouvernement du Canada pour rationaliser ses processus de gouvernance et de prise de décisions en matière d'investissements afin de permettre à la BIC de déployer rapidement ses capitaux en partenariat avec des investissements privés.
- » Les résultats de cette évolution sont clairs quant au rythme des activités d'investissement et à l'impact des projets en construction.

5.1 La création de la BIC a entraîné la création d'une nouvelle organisation

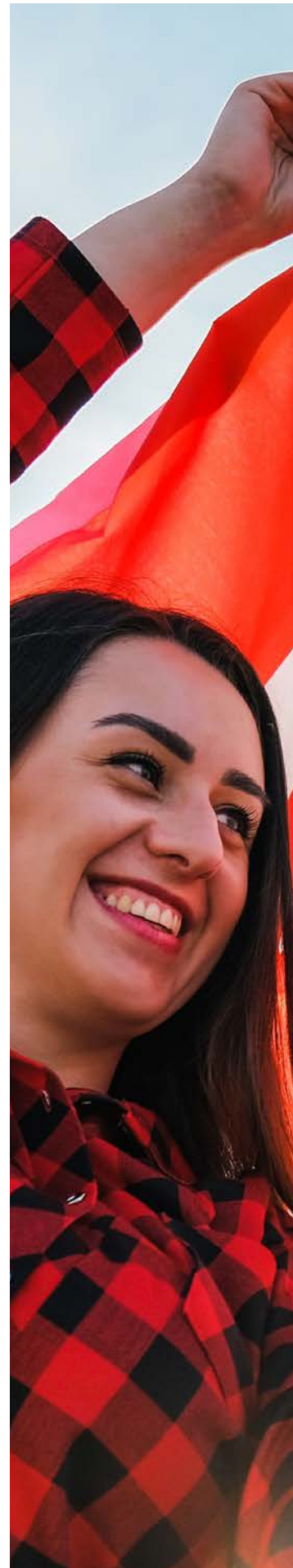
La BIC a été créée en 2017 dans le but d'attirer des investissements dans des projets d'infrastructure générateurs de revenus dans l'intérêt public. Toutefois, avant que la BIC puisse le faire, elle avait besoin des éléments de base. Après la rédaction et l'adoption de la loi portant création de la BIC, à l'instar d'autres nouvelles sociétés d'État, la première année a été consacrée à la nomination d'un conseil d'administration, à l'embauche d'un PDG, à la recherche d'un bureau, au recrutement d'une équipe d'experts et à la mise en place des opérations.

5.2 La constitution de la réserve de projets de la BIC a pris du temps

Ensuite, la BIC est entrée dans une phase de démarrage au cours de laquelle elle a été chargée d'identifier et de constituer une réserve de projets d'infrastructures canadiennes dans l'intérêt public qui étaient bloqués et qui avaient besoin d'être réalisés.

La BIC n'a pas été conçue pour financer des projets « prêts à démarrer » – ces projets étaient déjà financés et le développement de projets était en cours – ils n'avaient pas besoin de l'aide de la BIC. La BIC a été conçue pour trouver des projets d'infrastructure qui n'allaient pas de l'avant, mais qui pourraient se concrétiser s'ils disposaient des outils de financement novateurs que la BIC est tenue de fournir.

Contrairement aux attentes initiales, il n'existait pas de réserve de projets prêts à être financés par la BIC dès le départ. Par ailleurs, les partenaires potentiels ne connaissaient pas encore la BIC et ses offres. La nouvelle équipe a dû procéder à des études de marché et établir des relations avec les parties prenantes des gouvernements municipaux, provinciaux et territoriaux, des ministères fédéraux et des communautés autochtones afin de trouver des partenaires de projet. Cette activité a accaparé l'attention de la BIC pendant une grande partie de la période de 2018 à 2020.





Au fur et à mesure que la BIC développait sa réserve de projets, elle a commencé à s'intéresser aux facteurs uniques qui empêchaient la réalisation de ces projets. Certains projets nécessitaient un soutien consultatif spécialisé, d'autres nécessitaient du financement pour des études de faisabilité, et d'autres nécessitaient l'élaboration d'un outil de financement novateur.

Là où le financement de la BIC a permis de débloquer un projet, l'équipe d'experts de la BIC a commencé à travailler avec les promoteurs du projet pour le faire progresser et structurer un investissement de la BIC aux côtés d'un investissement privé. Compte tenu de la complexité des grands projets d'infrastructure et du paysage complexe des parties prenantes et des secteurs de compétence, ce processus de développement peut prendre plusieurs années, du début jusqu'au financement, en passant par les négociations et la structuration.

Le projet Oneida Energy Storage en Ontario reflète ce cheminement. Cette coentreprise créera l'une des plus grandes installations de stockage d'énergie au monde afin de stocker l'excédent d'électricité à zéro émission pendant les heures creuses et d'acheminer cette électricité au réseau lorsque la demande est à son maximum. Elle jouera un rôle important pour répondre aux besoins de l'Ontario en matière de capacité fiable et d'autres services auxiliaires, en plus de prouver l'argumentaire en faveur d'un plus grand stockage d'énergie à l'échelle du réseau, en appuyant le déploiement d'autres sources de production d'énergie renouvelable et en remplaçant la dépendance de l'Ontario à l'égard de la production au gaz.

Un exploitant privé, NRStor, élabore le projet en partenariat avec Six Nations of the Grand River depuis 2018. La BIC a fourni un soutien pour accélérer le développement du projet en 2021, ce qui a permis au projet d'attirer des investissements de partenaires privés : Northland Power est maintenant devenu le propriétaire majoritaire du projet, et Aecon Group y investira également et dirigera sa construction.

Le projet a exigé beaucoup de travail pour garantir une analyse de rentabilité solide, et la BIC a joué un rôle essentiel

pour aider à faire passer le projet du concept à l'exécution. Il a donc fallu prolonger les négociations pour en arriver à des ententes de partage des risques interreliées pour les paiements de capacité de la part de l'exploitant du système et pour l'acquisition des composantes essentielles, l'entretien et la réalisation du projet. La finalisation de la portée du projet s'est heurtée à une évolution importante des perspectives de l'exploitant du réseau de l'Ontario en matière de demande et d'approvisionnement en électricité, ainsi qu'à des augmentations importantes du prix du lithium en tant que composant de coût critique. La subvention accordée par Ressources naturelles Canada et le crédit d'impôt à l'investissement du gouvernement du Canada pour les actifs d'énergie renouvelable ont également été déterminants pour un projet investissable.

5.3 La BIC a harmonisé sa gouvernance pour accélérer l'investissement et l'impact

Au début, les approbations de projets exigeaient de multiples approbations spécifiques de l'actionnaire avant d'entamer les négociations commerciales, y compris une évaluation initiale, puis une approbation propre au projet dans le cadre d'un Plan d'entreprise. Cette complexité signifiait que la BIC n'était pas une contrepartie commerciale crédible : après avoir pris connaissance d'un projet, le promoteur devait attendre que la BIC le fasse progresser dans le processus annuel de planification d'entreprise. Par conséquent, les partenaires potentiels n'étaient pas disposés à s'engager sérieusement dans des négociations, et encore moins dans l'élaboration de projets, car la BIC n'était pas considérée comme une source de financement crédible et fiable.

Dans le cadre du Plan de croissance et du Plan d'entreprise 2020-2021 à 2024-2025, la relation de gouvernance de la BIC a été réalignée. Dans ce réalignement de la gouvernance, le gouvernement définit un ensemble de secteurs prioritaires pour l'investissement. La BIC, dans son Plan d'entreprise, décrit le processus qu'elle suit pour prendre des décisions d'investissement. Dans le cadre de ce processus, la BIC prend des décisions d'investissement indépendantes sur des projets individuels, les décisions d'investissement finales étant prises par le conseil d'administration de la BIC. Ce changement a été essentiel au recrutement d'Ehren Cory comme nouveau président-directeur général de la BIC en novembre 2020 et de Tamara Vrooman comme nouvelle présidente du conseil d'administration en janvier 2021.

5.4 La BIC a diversifié ses projets pour accélérer l'investissement et l'impact

Le Plan de croissance a également amélioré la composition des projets et de leurs promoteurs. Au départ, la BIC se concentrait uniquement sur les plus grands projets financés par l'État au pays. La vision initiale de la BIC prévoyait que la BIC ferait des investissements de 25 à 35 milliards de dollars et plus avec son allocation initiale de 35 milliards de dollars. Cependant, ces projets sont peu nombreux, et lorsqu'un tel projet était sur le point d'être mis en chantier, des ententes de financement étaient déjà en place.

Le Plan de croissance reconnaissait qu'il y avait de nombreux projets d'infrastructure à plus petite échelle qui pouvaient être tout aussi transformateurs pour les collectivités, les régions ou les secteurs – par exemple, accélérer la transition nationale vers des autobus à zéro émission, rénover les bâtiments pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et aider le Canada à atteindre ses objectifs climatiques ou appuyer l'expansion de l'irrigation agricole pour soutenir les agriculteurs. Même si ces projets étaient de plus petite envergure, ils présentaient quand même des avantages importants pour la population canadienne.

Ils ont aussi le potentiel de servir de catalyseur à de nouveaux marchés, qu'il s'agisse de démontrer la faisabilité d'adopter des autobus à zéro émission, de créer un marché pour la rénovation énergétique des bâtiments ou de créer des signaux clairs de demande pour de nouvelles sources d'énergie comme les combustibles propres et l'hydrogène.

Il est important de noter que ces projets, qui impliquent un portrait plus simple en matière de parties prenantes, peuvent progresser rapidement dans la réserve de la BIC et produire des résultats mesurables plus tôt. Les projets de moindre envergure dans certains des secteurs prioritaires récemment ajoutés à la BIC peuvent passer d'un engagement formel initial à la clôture financière dans un délai de six mois à un an.

Ce changement a également permis de reconnaître que les projets d'infrastructure ne sont pas tous dirigés par le secteur public et a permis à la BIC de travailler directement avec les promoteurs de projets privés dans l'ensemble de ses secteurs, y compris dans des domaines comme le stockage d'énergie et l'électricité, la transition énergétique, les services Internet haut débit et la rénovation énergétique des bâtiments.

Le succès de ces petits projets depuis la mise en place du Plan de croissance n'est pas « en remplacement » mais plutôt « en complément » de son accent initial sur les grands projets de transformation. La BIC continue de donner des conseils sur le développement de ces projets complexes et prévoit de fournir du financement une fois que ceux-ci auront abouti à des décisions d'investissement finales. Toutefois, en élargissant son champ d'action à une diversité de projets, le Plan de croissance permet à la BIC de produire un impact pour un plus grand nombre de Canadiens

et de Canadiennes grâce à un volume constant de projets d'infrastructures.

Les résultats de cette évolution sont clairs quant au rythme, à l'ampleur et à l'impact des projets que la BIC a accélérés.

5.5 La BIC a accru la transparence et aligné les incitations pour ses investissements

Parallèlement à la croissance des investissements de la BIC, au cours des deux dernières années, la BIC a mis l'accent sur une plus grande rigueur dans le processus d'investissement de la BIC, l'introduction d'indicateurs de rendement clés qui s'harmonisent avec l'impact public et une plus grande transparence envers les Canadiens.

Cela comprenait ce qui suit :

- » Établir et publier le cadre d'investissement de la BIC, qui définit la manière dont les décisions d'investissement sont prises;
- » Définir, mesurer et suivre au fil du temps les effets sur le public des investissements de la BIC (réduction des GES, achalandage du transport en commun, volume des échanges commerciaux, foyers reliés à Internet haut débit, communautés autochtones bénéficiant des investissements, etc.);
- » Rendre les rapports financiers trimestriels, les plans d'entreprise et les rapports annuels largement accessibles au public.

Afin de promouvoir la confiance de la population canadienne, la BIC s'efforce d'atteindre les plus hauts niveaux de transparence en matière de rémunération parmi les sociétés d'État de l'annexe III. Dans son rapport annuel, la BIC fait état de ces principes de rémunération et de la rémunération moyenne des cadres supérieurs avec les plus hauts niveaux de transparence.

La BIC a également harmonisé tous les éléments de son système de mesure et de gestion de rendement avec le cadre d'investissement. Cela comprend nos objectifs d'entreprise – inclus à l'annexe C de notre Plan d'entreprise – ainsi que notre plan de rémunération qui établit un lien entre la rémunération et l'atteinte des résultats en matière d'intérêt public en investissant dans les infrastructures.

La BIC a mis sur pied une équipe d'investissement composée de professionnels chevronnés qui se sont engagés à accélérer la construction d'infrastructures d'intérêt public et qui sont rémunérés en conséquence. Le tableau de bord de performance de la BIC – qui est lié à la rémunération au sein de l'organisation – est aligné sur le déploiement le plus efficace du capital de la BIC dans toute la diversité des types de projets, des tailles et des secteurs prioritaires afin d'obtenir le maximum d'avantages publics pour chaque dollar investi.



06.

**LES POSSIBILITÉS
DANS CHACUN DE
NOS SECTEURS
PRIORITAIRES**



- » Les investissements de la BIC catalysent les investissements privés dans les secteurs prioritaires, accélérant ainsi la réalisation d'infrastructures d'intérêt public pour la population canadienne.
- » Les investissements de la BIC dans Internet haut débit relient un plus grand nombre de collectivités rurales et éloignées aux avantages sociaux et aux possibilités économiques qu'offre l'accès à Internet haute vitesse.
- » Les investissements de la BIC dans le transport en commun aident les collectivités urbaines à croître, réduisent les émissions de gaz à effet de serre et soulagent de la congestion en amenant les navetteurs à délaisser les véhicules personnels.
- » Les investissements de la BIC dans l'énergie propre accélèrent la mise en place de capacités de production, de stockage et de transport pour décarboniser l'électricité dans les provinces, tout en soutenant la fiabilité et l'abordabilité continues pour les consommateurs.
- » Le financement de la BIC pour les infrastructures vertes aide à mobiliser un écosystème de services et de prêts pour la rénovation de bâtiments à faible consommation d'énergie et facilitera la construction de réseaux de carburants propres, d'hydrogène et de captage et stockage du carbone (CSC).
- » Les investissements de la BIC dans le commerce et le transport ont permis d'accélérer le développement de projets visant à transformer les ports, les chemins de fer et les ponts afin d'accroître le volume des échanges dans les corridors commerciaux essentiels et d'améliorer la mobilité des passagers dans les régions.

6.1 Internet haut débit

L'accès à Internet haut débit est devenu une infrastructure essentielle et fait partie intégrante de la vie quotidienne de la population canadienne. La connectivité numérique a une incidence directe sur la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes des régions urbaines et rurales, favorisant le développement économique, facilitant la participation sociale et donnant accès à des renseignements essentiels et à des services publics. Le gouvernement fédéral s'est fixé comme objectif de connecter l'ensemble de la population canadienne à un minimum de 50 Mb/s pour le téléchargement et de 10 Mb/s pour le téléversement (« 50/10 ») d'ici 2030.

Comme de nombreux projets d'infrastructure, l'expansion d'Internet haut débit entraîne des coûts de construction initiaux élevés et des dépenses d'exploitation relativement faibles. Par conséquent, le coût en capital pour brancher les nouveaux clients est le principal facteur lié à l'expansion du service. Les réseaux ruraux coûtent beaucoup plus cher à construire pour les FSI que les réseaux urbains en raison de la densité de population plus faible et des distances plus longues. Les collectivités rurales du Canada sont dispersées, ce qui entraîne près du double des dépenses en immobilisations requises par abonné au service sans fil comparativement à la moyenne des pays du G7.²¹

Les investissements de la BIC dans le secteur des services Internet haut débit appuient le programme « La haute vitesse pour tous » du gouvernement du Canada. Les investissements de la BIC se sont concentrés sur la réalisation de l'égalité numérique en connectant les ménages mal desservis à une vitesse minimale de 50/10 Mb/s et en offrant cette vitesse de manière rentable.

L'ISDE a établi un processus pour s'assurer que les projets les plus efficaces atteignent l'objectif. La BIC travaille en collaboration avec l'ISDE pour déployer des capitaux pour des projets d'Internet haut débit. Les promoteurs de projets utilisent le financement de la BIC dans leur analyse financière lorsqu'ils évaluent les demandes de subvention présentées au Fonds pour la large bande universelle et à d'autres programmes concurrentiels. Cela reflète une réduction de la subvention requise en raison du financement de la BIC et réduit le coût global pour la population canadienne.

²¹ PWC. 2021. *Comprendre le coût et la qualité des réseaux de télécommunications dans les pays du G20*. Disponible en ligne : <https://www.pwc.com/ca/en/communications/assets/understanding-the-cost-and-quality-of-networks-across-the-g20-fr.pdf>





La BIC propose des emprunts à long terme de premier rang et subordonnés à un faible coût du capital, avec des modalités souples pour soutenir la faisabilité financière et l'attrait de ces projets pour les investisseurs privés et les FSI. Cela réduit le coût du capital du projet grâce à l'inclusion du financement de la BIC et permet au secteur privé de financer le projet. Il s'agit d'une augmentation nette des capitaux privés déployés, car ces projets n'étaient pas rentables autrement.

La collaboration fructueuse entre la BIC, l'ISDE et les provinces dans la coordination des programmes a été essentielle à la mise en œuvre rapide et rentable. L'ISDE a notamment accéléré la réalisation de projets à fort impact dans le cadre de son « Volet de réponse rapide » pour le Fonds pour la large bande universelle. Des investissements supplémentaires de la BIC dans Internet haut débit seront déployés parallèlement aux subventions du Fonds pour la large bande universelle.

6.2 Transport en commun

Un transport en commun moderne et efficace est essentiel à la connectivité sociale, à la compétitivité économique et à la viabilité à long terme des villes canadiennes. Le transport en commun accroît la productivité en réduisant les longs temps de déplacement et les émissions provenant des véhicules privés. La tendance à long terme de la croissance de la population concentrée dans les régions urbaines du Canada – en particulier dans plusieurs grandes régions métropolitaines – souligne la nécessité de mettre en place un transport en commun rapide pour permettre à la population canadienne de se déplacer rapidement et de façon écologique pour se rendre au travail et les uns chez les autres.

La congestion routière coûte directement des milliards de dollars par année aux grandes villes canadiennes comme Toronto, Vancouver et Montréal.²² De plus, la recherche montre que la congestion entraîne indirectement une réduction de l'activité économique, ce qui coûte encore plus de milliards de dollars par année en perte de valeur économique.²³ Ce fardeau peut être considérablement allégé en remplaçant le mode de transport privilégié de véhicules personnels par un transport en commun propre et efficace.

²² Commission de l'écofiscalité du Canada (2015), *Circulation fluide en vue... Tarifier la congestion routière pour mieux la combattre*. Disponible en ligne : <https://ecofiscal.ca/fr/reports/trafic/>

²³ Benjamin Dachis (2013), *Cars, Congestion and Costs : A New Approach to Evaluating Government Infrastructure Investment*. Disponible en ligne : <https://www.cdhowe.org/public-policy-research/cars-congestion-and-costs-new-approach-evaluating-government-infrastructure-investment>





Les projets de transport en commun sont complexes et coûteux. Les projets de métro et de train léger sur rail nécessitent souvent une harmonisation entre plusieurs municipalités et niveaux de gouvernement. Les projets touchent de nombreuses composantes des collectivités et interagissent avec les réseaux de transport environnants, ce qui exige une vaste consultation des intervenants locaux et crée des défis techniques.

Ces projets font face à des risques importants en matière d'exécution – en particulier en ce qui concerne la coordination des impacts environnementaux, les services publics, les permis, l'acquisition de propriétés et la gestion des impacts de la construction sur les villes qu'ils traversent. Les projets de transport en commun sont des systèmes techniques complexes qui comportent des risques importants en ce qui concerne la gestion de l'interaction des différents éléments. Enfin, la prévision précise de l'utilisation des transports en commun – en particulier immédiatement après l'achèvement d'un projet – comporte une grande incertitude. Cependant, les modes de développement à long terme et l'utilisation quotidienne des transports en commun pour le déplacement domicile-travail dans toutes les grandes villes canadiennes montrent comment les transports en commun façonnent la vie urbaine depuis des décennies.

Les nouveaux projets de transport en commun dépendent principalement des subventions initiales de la part des gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux. Comme les promoteurs du transport en commun préféreront toujours les subventions aux prêts remboursables, la mentalité du Canada consistant à financer de nouveaux projets de transport en commun au moyen de subventions gouvernementales ponctuelles limite le rôle du financement privé, institutionnel et de la BIC dans ces projets. Par conséquent, les gouvernements se servent surtout de leur bilan pour financer les dépenses, plutôt que le financement lié aux revenus du projet.

Les outils de récupération de la plus-value foncière permettent également de financer les infrastructures de transport en commun et d'attirer les investissements privés. Puisque le transport en commun peut stimuler l'activité économique et rehausser la valeur des terres entourant les nouvelles stations, les redevances fondées sur l'appréciation de la propriété peuvent être utilisées comme source de revenus. Les investissements de la BIC dans ce secteur sont axés sur les modes de transport en commun à l'échelle municipale comme le métro, le train de banlieue, le train léger sur rail et le transport rapide par autobus, y compris les nouvelles lignes, les extensions et les stations intercalaires. Le financement de la BIC vise à réduire le risque de ces projets, en prenant en charge le risque de revenus ou d'achalandage, permettant ainsi la réalisation de projets dans ce secteur.



Flotte de transport en commun à zéro émission

L'élimination des émissions de gaz à effet de serre des autobus tout en élargissant le parc de véhicules pour encourager l'utilisation du transport en commun représente un élément essentiel du Plan de réduction des émissions pour 2030 du Canada. Cependant, l'électrification des parcs d'autobus exige des coûts initiaux importants, notamment pour les autobus, l'infrastructure de recharge et la formation du personnel de service. Toutefois, la conversion à un parc d'autobus à zéro émission peut réduire les coûts d'exploitation du réseau de transport en commun des municipalités à long terme.

De concert avec l'engagement de la BIC d'investir au moins 1,5 milliard de dollars dans des autobus à zéro émission, le gouvernement du Canada s'est engagé à verser 2,75 milliards de dollars sur cinq ans dans le cadre du Fonds pour le transport en commun à zéro émission d'Infrastructure Canada pour couvrir les coûts de planification et d'immobilisations liés à l'électrification des autobus, du transport scolaire et du transport en commun.

Le financement de la BIC pour les autobus à zéro émission comble le déficit de financement en assumant certains risques associés aux économies de coûts. Le financement de la BIC est coordonné avec le Fonds pour le transport en commun à zéro émission d'Infrastructure Canada afin de fournir une plateforme harmonisée pour les partenariats avec les municipalités et les sociétés de transport en commun. En raison du manque d'expérience des sociétés de transport en commun pour réaliser des économies de coûts grâce à la conversion à un parc d'autobus à zéro émission, les prêteurs privés ne sont pas disposés à accorder un financement lié à ces flux de trésorerie non prouvés. Toutefois, le financement de la BIC pour ces parcs d'autobus à zéro émission vise à démontrer que les économies de coûts réalisées par les sociétés de transport en commun grâce à l'adoption de ces véhicules représentent des flux de trésorerie prévisibles sur lesquels le financement peut être accordé. La démonstration par la BIC de l'octroi de prêts sur cette base peut établir un précédent pour l'entrée future de capitaux privés.

6.3 Énergie propre

La refonte du réseau électrique du Canada en vue de sa décarbonisation sous-tend une transition vers la carboneutralité à l'échelle de l'économie d'ici 2050. Cette transition exige des investissements rapides et coûteux dans une nouvelle capacité de production à zéro émission et une infrastructure complémentaire pour assurer un approvisionnement fiable en électricité afin de répondre à la demande croissante. La transition vers l'énergie propre nécessitera l'installation de lignes de transport pour interconnecter les systèmes provinciaux. De plus, les réseaux doivent intégrer à la fois une capacité de production à zéro émission et un stockage d'électricité pour répondre aux demandes de pointe, permettre le déplacement de la demande en fonction des périodes d'offre élevée et fournir les services auxiliaires nécessaires pour maintenir la fiabilité du réseau. Le gouvernement fédéral a également annoncé son intention de rendre obligatoire l'électricité à zéro émission d'ici 2035.²⁴

La décarbonisation de la production d'électricité au cours de la prochaine décennie coïnciderait avec une augmentation importante de la demande d'électricité, qui, selon la Régie de l'énergie du Canada, devrait grimper de 17 % dans l'ensemble du Canada entre 2020 et 2030,²⁵ et des études indépendantes crédibles indiquent qu'il faudrait répondre à une demande d'électricité trois fois plus importante d'ici 2050.²⁶ Le virage vers l'électrification des procédés industriels, l'adoption de véhicules électriques et la conversion des systèmes de chauffage stimuleront tous la croissance de la demande d'électricité.

En plus de relever le défi associé aux réseaux provinciaux et territoriaux, le Canada cherche à remplacer la production d'électricité au diesel coûteuse et nuisible pour l'environnement dont dépendent actuellement plus de 200 communautés nordiques, éloignées et autochtones, ainsi que des exploitations minières, pour le chauffage et l'électricité.

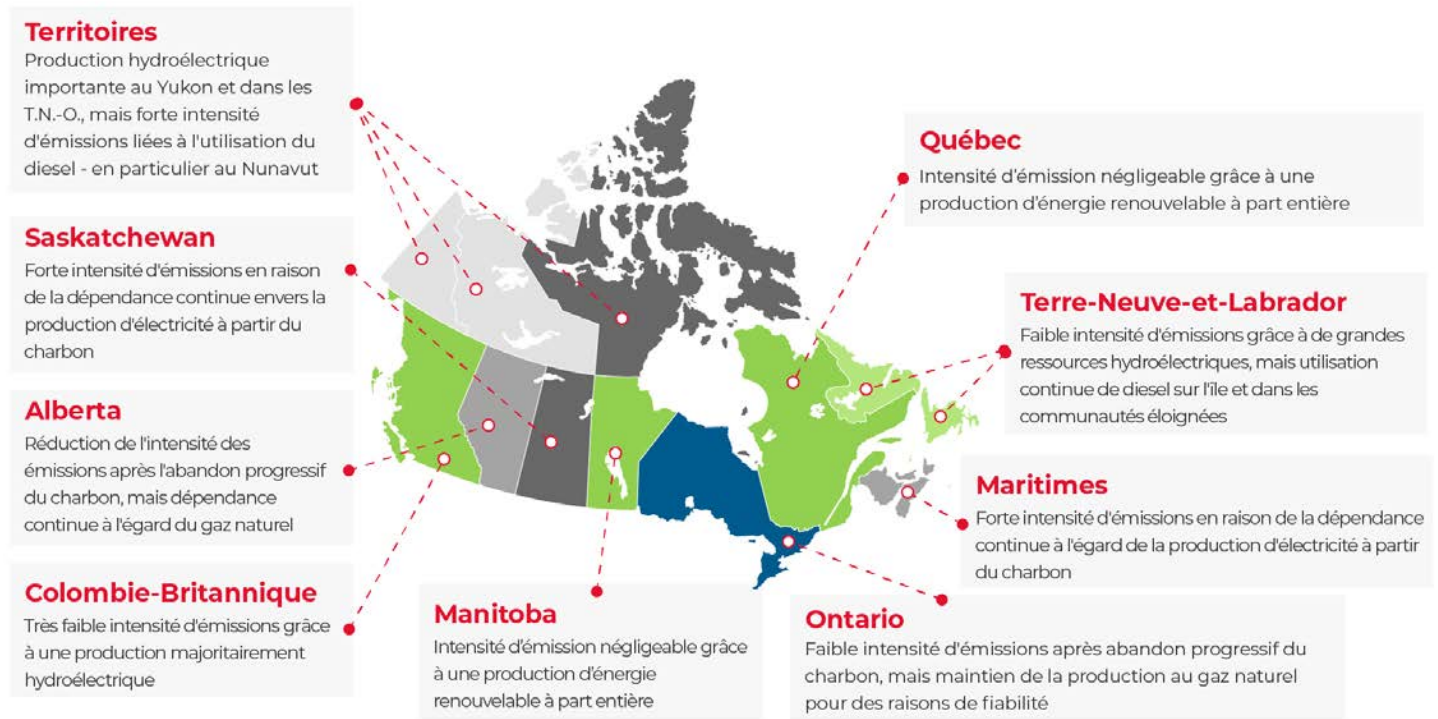
Aujourd'hui, les provinces diffèrent grandement sur le plan de la combinaison des ressources dont elles dépendent pour la production et de l'intensité en carbone de leur réseau.



²⁴ Environnement et Changement climatique Canada *Cadre réglementaire pour un règlement sur l'électricité propre*. (2022) Disponible en ligne : <https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/plan-climatique/reglement-electricite-propre.html>

²⁵ Régie de l'énergie du Canada (2021), *Avenir énergétique du Canada en 2021 - Offre et demande énergétiques à l'horizon 2050*. Disponible en ligne : <https://apps.cer-rec.gc.ca/ftppndc/dflt.aspx?GoCTemplateCulture=fr-CA>

²⁶ Institut climatique du Canada (2022), *Plus grands, plus propres et plus intelligents : rapport sur les trajectoires techniques*. Disponible en ligne : <https://institutclimatique.ca/reports/volte-face/>



Sources : Environnement et Changement climatique Canada (Inventaire officiel des gaz à effet de serre en 2022), Régie de l'énergie du Canada (Avenir énergétique du Canada en 2021)

Les capitaux nécessaires pour financer les infrastructures nécessaires à la décarbonisation des réseaux électriques du Canada doivent être mobilisés rapidement. Sans une contribution importante du secteur privé, les besoins d'investissement dépasseront la capacité de financement des gouvernements provinciaux et territoriaux. La mobilisation des investissements privés et institutionnels présente quatre défis.

1. Augmentation des coûts de la transition : La transition vers l'énergie propre fera augmenter les coûts globaux du réseau. Les capitaux privés sont généralement plus chers que les investissements publics, et cette augmentation des coûts est difficile à accepter pour les organismes de réglementation et les parties prenantes provinciales et territoriales, étant donné que les consommateurs sont sensibles à la hausse des prix de l'électricité et qu'ils y sont opposés.
2. Certitude concernant la tarification du carbone : Les organismes de réglementation et les investisseurs ne s'entendent pas sur les moyens de décarboniser les réseaux électriques et ont des attentes divergentes au sujet de la valeur de la future production à zéro émission. Par conséquent, les organismes de réglementation et les investisseurs ont de la difficulté à évaluer avec confiance les coûts de production, de transport et de stockage de l'énergie propre par rapport aux sources d'émissions actuelles. En l'absence d'une réglementation claire, les organismes de réglementation ont de la difficulté à justifier des solutions de rechange propres en l'absence de subventions importantes, et

les investisseurs privés ne peuvent pas justifier des investissements fondés sur le risque commercial dans des marchés qui n'ont pas d'importants marchés de production et de transport.

3. La plupart des provinces et tous les territoires ont des services publics d'État intégrés verticalement : la structure du marché limite effectivement la plupart des investissements privés dans l'électricité en Alberta et en Ontario, avec un petit rôle pour les producteurs indépendants d'électricité dans les autres provinces et territoires. Pour les projets de transport à forte intensité de capital et la production à grande échelle, comme l'hydroélectricité, la BIC doit travailler avec les services publics de l'État en place pour mettre au point des structures permettant d'attirer des capitaux privés au-delà des structures typiques de réalisation de projets.
4. Incitatifs pour le transport interprovincial et interterritorial : Certaines provinces et certains territoires ont une abondance d'énergie propre, tandis que d'autres dépendent de la production d'électricité à partir de combustibles fossiles. Les provinces qui disposent d'une énergie propre abondante sont peu incitées à vendre à leurs voisins par rapport aux autres marchés d'exportation. De plus, les provinces importatrices potentielles hésitent à s'engager dans un approvisionnement à long terme en électricité propre, ce qui pourrait fixer des coûts plus élevés par rapport à la poursuite de la production d'électricité à partir de combustibles fossiles dans la province.

Les investissements de la BIC dans l'énergie propre contribuent aux objectifs du gouvernement du Canada en matière de lutte contre les changements climatiques et d'économie carboneutre, ce qui reflète le rôle que la BIC peut jouer dans les projets menés par les secteurs public et privé. Les investissements de la BIC dans l'énergie propre sont axés sur la production, le transport et le stockage à zéro émission, y compris le financement de projets d'énergie de quartier et le déploiement de petits réacteurs nucléaires modulaires (PRM).

Le financement de la BIC a été essentiel pour attirer des capitaux privés dans de nouveaux projets d'énergie propre confrontés à des conditions incertaines en matière de réglementation ou de marchés. Il en résulte de nouveaux actifs qui n'auraient peut-être pas été construits ou qui auraient été construits avec un retard important. En réduisant le coût du capital de ces projets, la BIC aide les provinces à gérer les frais pour les contribuables à l'intérieur d'une enveloppe acceptable.

Le soutien consultatif de la BIC joue un rôle crucial dans l'avancement de la construction à grande échelle d'infrastructures d'énergie propre partout au pays. La BIC a joué un rôle formel dans la gestion du financement de la table de travail sur la boucle de l'Atlantique, soutenant le développement de structures de transaction qui ont atténué l'impact des taux tout en attirant des investissements privés. La BIC continue de mettre son expertise à contribution dans le cadre du projet de lien hydroélectrique et de fibre optique vers la région de Kivalliq et du projet d'agrandissement de la centrale hydroélectrique Taltson dans les Territoires du Nord-Ouest, appuyant ainsi les collectivités qui font progresser des projets d'énergie propre essentiels dans le Nord.



Énergie de quartier

Les projets d'énergie de quartier permettent la décarbonisation des bâtiments tout en réalisant des économies d'énergie grâce à un chauffage et un refroidissement plus efficaces.

Toutefois, ces projets entraînent des coûts initiaux importants pour la construction de l'infrastructure, avec des rendements en fonction de l'utilisation qui en est faite pendant des décennies à venir. Le principal défi consiste à déterminer la taille du système en fonction des besoins futurs : une fois l'infrastructure construite, il est coûteux d'en accroître la capacité. Cependant, les promoteurs font face à des risques importants associés au calendrier de l'aménagement futur et à la façon et au moment où ces revenus peuvent être utilisés pour financer la construction. Par conséquent, lorsqu'il est financé exclusivement par des investissements privés, un projet d'énergie de quartier n'est conçu qu'en fonction des revenus contractuels existants, ce qui limite la capacité de ce réseau de prendre en charge le développement futur.

L'objectif du financement de la BIC pour l'énergie de quartier est de permettre au promoteur d'augmenter la taille initiale d'un projet afin de servir un plus grand nombre de clients qui ne sont pas encore en mesure ou désireux de s'engager à se connecter – peut-être parce que le bâtiment n'a pas encore été construit. Pour compléter ces investissements privés, les investissements de la BIC partagent le risque lié aux volumes futurs et aux économies de coûts, ce qui aide ces projets à accroître l'ampleur de la construction initiale. Cela permet de réaliser des économies d'échelle dans le secteur de la construction, crée la capacité de servir les futurs clients et facilite la connexion rentable du développement futur dans le quartier.

6.4 Infrastructures vertes

Rénovations énergétiques des bâtiments

Les émissions des bâtiments représentent 13 % des émissions de GES du Canada (18 % incluant les émissions liées à l'électricité).²⁷ De plus, de nombreuses installations industrielles sont d'importantes sources d'émissions.

Le parc immobilier du Canada a besoin d'une modernisation complète pour assurer la qualité soutenue du service, l'efficacité énergétique et la résilience climatique. La modernisation des bâtiments commerciaux, industriels, publics, institutionnels et résidentiels à logements multiples existants permettra de réduire les émissions directes, de réduire les coûts des services publics et les émissions indirectes, et de prolonger la durée de vie des bâtiments, évitant ainsi les émissions issues des nouvelles constructions.

Les rénovations en profondeur permettent de réaliser d'importantes économies d'énergie et de coûts – d'au moins 30 % et souvent de plus de 50 % des émissions de GES, y compris souvent la plupart des émissions sur le site – et d'améliorer la résilience d'un bâtiment. De plus, la rénovation énergétique des bâtiments peut comprendre l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques, ce qui permet d'encourager l'adoption de véhicules électriques privés et de réaliser d'autres réductions des émissions.

Cependant, la rénovation énergétique des bâtiments fait face à un déficit d'investissement important. Efficacité énergétique Canada estime que l'atteinte des objectifs de la Stratégie pour les bâtiments verts nécessitera des investissements annuels de 20 à 32 milliards de dollars.²⁸

Au rythme actuel des rénovations d'environ 1 % par année, il faudrait bien au-delà de 2050 pour atteindre les objectifs de carboneutralité.

Les propriétaires d'immeubles manquent souvent d'expertise et de motivation suffisante pour entreprendre des projets de rénovation en profondeur en raison des longues périodes de recouvrement et du rendement incertain de l'investissement. Les prévisions de réduction de la consommation d'énergie et des émissions découlant des rénovations énergétiques majeures sont très incertaines, en raison de la variabilité future des tarifs des services publics et des coûts d'entretien.

Cette incertitude entrave la disponibilité de prêts destinés à financer les rénovations énergétiques. Les propriétaires d'immeubles eux-mêmes ont généralement une mauvaise vue d'ensemble des économies potentielles découlant de l'exploitation des immeubles et de la hausse correspondante de la demande des locataires et de l'évaluation immobilière des immeubles modernisés.

²⁷ Ressources naturelles Canada (2021) *Stratégie canadienne pour les bâtiments verts*. Disponible en ligne : <https://ressources-naturelles.canada.ca/consultations-et-les-seances-dengagement-publicques/la-strategie-canadienne-pour-les-batiments-verts/25010>

²⁸ Efficacité énergétique Canada (2021), *La mission de rénovation climatique du Canada - Pourquoi l'urgence climatique exige une politique axée sur l'innovation pour la rénovation des bâtiments*. Disponible en ligne : <https://www.energycanada.org/wp-content/uploads/2021/06/La-mission-de-re%CC%81novation-climatique-du-Canada.pdf>

En l'absence d'économies de coûts bien comprises et prévisibles découlant de la rénovation des bâtiments, les prêteurs commerciaux hésitent à consentir des prêts en fonction de ces flux de trésorerie éventuels et n'ont pas de processus établi pour accorder ce type de crédit.

Une part importante – environ 40 % – du parc immobilier non résidentiel du Canada appartient aux gouvernements ou aux entités du secteur public, comme les municipalités, les universités, les écoles, les hôpitaux et les sociétés d'État. Les immeubles appartenant à l'État ont le potentiel d'apporter des rénovations éconergétiques tout en faisant appel à des investisseurs privés et institutionnels qui assument le risque lié au rendement. À titre d'exemple, mentionnons le partenariat entre la BIC et Noventa pour la rénovation du Toronto Western Hospital et l'Université de Toronto. Le principal défi consiste à accélérer les projets, de l'évaluation initiale à la livraison, en passant par l'approvisionnement. Les partenaires du secteur privé manifestent beaucoup d'intérêt pour ces projets une fois qu'ils sont rendus à l'étape de l'approvisionnement.

La plupart des bâtiments non résidentiels du Canada appartiennent à des intérêts privés. Les propriétaires d'immeubles commerciaux du secteur privé manifestent de plus en plus d'intérêt à mesure qu'ils explorent les possibilités de moderniser leurs immeubles. Cet intérêt découle de la reconnaissance croissante des économies de coûts découlant de l'efficacité énergétique à long terme, ainsi que des préférences changeantes et des objectifs de durabilité des locataires commerciaux.

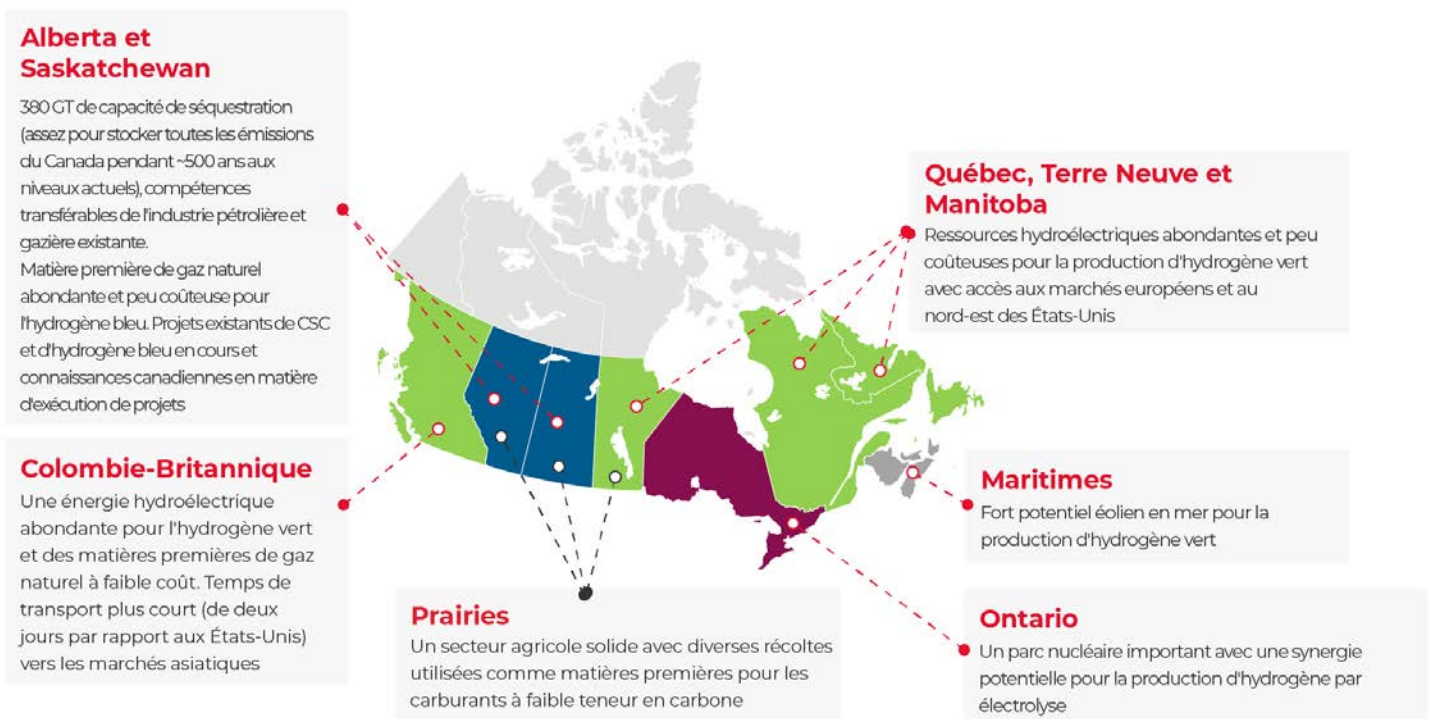
Les investissements de la BIC dans les rénovations énergétiques catalysent ou accélèrent les projets qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre et qui, autrement, ne seraient pas réalisés ou seraient réalisés à une échelle moindre. Le financement de la BIC assume généralement un risque lié au calendrier et à l'ampleur des économies de coûts. En travaillant avec les agrégateurs de projets, la BIC regroupe ces risques et démontre comment un portefeuille de rénovations permettant de réduire les coûts peut générer des économies relativement prévisibles, établissant ainsi un modèle pour les prêts privés destinés à financer les futures vagues de rénovations énergétiques.

En structurant son financement avec un taux d'intérêt lié à l'ampleur des réductions de gaz à effet de serre, l'investissement de la BIC incite également les entreprises de rénovation à aller plus loin dans la portée de leurs projets malgré les périodes de récupération plus longues qui en découlent.

Le déploiement stratégique du financement de la BIC pour les rénovations énergétiques contribue également à catalyser un écosystème de prestataires de services expérimentés en établissant des partenariats avec des agrégateurs privés qui entreprennent de nombreux projets de rénovation, réalisant ainsi des économies d'échelle et développant des systèmes, formant des professionnels et perfectionnant les processus. La participation de la BIC aux rénovations vise à établir la preuve du concept et les précédents transactionnels qui aideront les prêteurs commerciaux à accorder du crédit en toute confiance pour de nombreux projets futurs.

Transition énergétique : CSC, hydrogène et combustibles propres

L'accélération de la décarbonisation par le captage et le stockage du carbone (CSC), l'hydrogène et les combustibles propres sont essentiels à la réduction des émissions de gaz à effet de serre des secteurs difficiles à décarboniser comme l'extraction et le raffinage du pétrole, la fabrication



de produits chimiques, l'acier, le ciment et le transport de marchandises. Le Plan de réduction des émissions du Canada prévoit que ces secteurs réduiront les émissions de 100 à 150 millions de tonnes par rapport aux niveaux de 2019 d'ici 2030. L'hydrogène constitue une voie essentielle pour son utilisation en tant que carburant pour les véhicules et intrant pour l'industrie lourde, par exemple pour produire de l'acier à faible teneur en carbone, de l'engrais à base d'ammoniac et de l'hydrotraitement pour produire du diesel renouvelable.

Le Canada possède des avantages naturels pour produire des carburants propres et tirer parti du CUSC pour décarboniser les industries qui produisent actuellement beaucoup d'émissions. Le Canada dispose également d'un ensemble solide d'initiatives stratégiques visant à stimuler l'investissement dans ces secteurs. Il s'agit notamment de l'élargissement du rôle de la BIC annoncé dans le budget de 2022, des crédits d'impôt à l'investissement, des contrats sur le carbone proposés dans le cadre du Fonds de croissance du Canada et de la Stratégie nationale relative à l'hydrogène.

De nombreux projets de transition énergétique dépendent des revenus provenant de la monétisation de leurs réductions de gaz à effet de serre, soit par des crédits/compensations créés en vertu d'un cadre réglementaire provincial ou fédéral, soit par une « prime verte » réalisée lors de la vente de leur production.

La valeur des flux de trésorerie pour ces projets est étroitement liée à la conception de la réglementation aux niveaux fédéral et provincial, et sur les marchés d'exportation – y compris la rigueur des obligations de réduction des émissions et l'équilibre entre l'offre et la demande sur les marchés pour les crédits/compensations de carbone. Par exemple, le marché des crédits en vertu de la Norme sur les carburants à faible teneur en carbone de la Colombie-Britannique a connu d'importantes fluctuations de prix. Même dans les marchés les plus développés pour le carbone, comme en Alberta, qui a créé un régime de tarification du carbone pour les émissions industrielles en 2007, les promoteurs de projets estiment que la valeur des compensations de carbone présente des risques importants. Ces défis sont les plus sérieux pour les projets du CUSC, pour lesquels l'analyse de rentabilité repose

entièrement sur la valeur des émissions séquestrées pendant la durée de vie de l'actif.

L'intégration de l'hydrogène dans les usages courants se heurte à des obstacles supplémentaires. Bien que certaines quantités d'hydrogène puissent être mélangées à des combustibles et au réseau de gaz naturel, une utilisation plus poussée exige l'adoption de nouveaux véhicules à pile à combustible ou la construction de centrales alimentées à l'hydrogène. La distribution exige la construction d'une infrastructure spécialisée pour la compression, le transport et le ravitaillement. Le transport de l'hydrogène sur de plus longues distances est actuellement très coûteux. Un investisseur dans un seul projet sur l'hydrogène fait face à un cercle vicieux concernant l'étendue du réseau pour soutenir l'utilisation finale et, en retour, l'incertitude pour la demande future d'hydrogène.

À la suite de l'annonce faite dans le budget de 2022, la BIC a assumé un rôle élargi pour accélérer la transition du Canada vers une économie à faibles émissions de carbone en investissant dans la production de combustibles propres, la production et les réseaux de distribution d'hydrogène et le CSC. Le financement de la BIC pour la transition énergétique aide les promoteurs de projets à gérer les risques associés à la valeur future de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la demande d'hydrogène et de combustibles propres. La BIC collabore activement avec les promoteurs de projets en ce qui concerne les investissements potentiels dans l'ensemble de la chaîne de valeur des combustibles propres et de l'hydrogène, y compris la production et l'intégration aux utilisations finales, ainsi que la capacité de CSC complémentaire, le cas échéant.

La BIC travaille en étroite collaboration avec les ministères fédéraux – en particulier Ressources naturelles Canada et Innovation, Sciences et Développement économique Canada – ainsi qu'avec les gouvernements provinciaux et d'autres sociétés d'État pour maintenir la visibilité de la filière d'investissement, partager l'information et coordonner le soutien aux projets.

Recharge et ravitaillement des véhicules à zéro émission

La décarbonisation des véhicules de transport est essentielle à l'atteinte des objectifs de carboneutralité du Canada. Pour encourager l'adoption de véhicules zéro émission (VZE), il faut un réseau de bornes de recharge et de ravitaillement. Le gouvernement fédéral a annoncé des cibles pour les VZE qui comprendront toutes les ventes de véhicules légers neufs d'ici 2035 et tous les véhicules moyens et lourds d'ici 2040. Transports Canada prévoit 4,6 millions de VZE sur les routes d'ici 2030 et 12,4 millions d'ici 2035.²⁹

Une étude réalisée pour Ressources naturelles Canada prévoit que le Canada doit multiplier par 10 son réseau de bornes de recharge d'aujourd'hui à plus de 200 000 ports de recharge d'ici 2030 et estime que l'infrastructure de recharge de 30 millions de véhicules électriques d'ici 2050 nécessitera un investissement total de 20 milliards de dollars au cours des trois prochaines décennies.³⁰

²⁹ Transports Canada (2022), *Objectifs des ventes des véhicules zéro émission (VZE) du Canada*.

Disponible en ligne : <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission/objectifs-ventes-vehicules-zero-emission-vze-canada>

³⁰ Dunsky Energy + Climate (2022), *Projections mises à jour des besoins en infrastructure de recharge publique du Canada*. Disponible en ligne : <https://ressources-naturelles.canada.ca/efficacite-energetique/efficacite-energetique-transport-carburants-remplacement/bibliotheque-de-ressources/les-besoins-en-infrastructure-de-recharge-publique-du-canada/24505>

Le gouvernement fédéral appuie l'adoption des VZE au moyen de 680 millions de dollars pour la recharge des VZE dans le cadre du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ) de RNCan et du soutien financier de la BIC annoncé dans le budget de 2022, en plus du programme fédéral Incitatifs pour les véhicules zéro émission visant à encourager les achats de VZE. L'accélération de l'adoption des VE par les conducteurs tout en renforçant un réseau national fiable de bornes de recharge pour répondre à la demande représente un problème classique de « la poule et de l'œuf ». Le rythme d'adoption des VE au Canada a pris du retard par rapport aux économies comparables en Europe et en Asie, en partie en raison des préoccupations des acheteurs au sujet de la disponibilité des infrastructures de recharge publiques. En même temps, les incertitudes entourant l'utilisation des chargeurs réduisent la volonté d'investir dans l'infrastructure de recharge des VZE.

Le financement de la BIC destiné aux infrastructures de recharge et de ravitaillement vise à surmonter deux principaux obstacles, à savoir les risques liés à la croissance de la demande de recharge et de ravitaillement des VZE et le moment choisi pour mettre en place un réseau étendu. La BIC a lancé l'Initiative d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en hydrogène (IRRH) après le budget 2022. Le financement de la BIC dans le cadre de l'IRRH sera structuré de manière à lier les paiements de capital et d'intérêts aux niveaux d'utilisation, ce qui atténuera les incertitudes auxquelles est confronté le promoteur du projet. La BIC prévoit de réaliser ses premiers engagements d'investissement en vertu de l'IRRH au printemps 2023.

La BIC collabore activement avec Ressources naturelles Canada pour proposer une offre intégrée d'incitatifs financiers et de solutions de financement aux exploitants de bornes de recharge. Le programme de financement de la BIC a suscité un vif intérêt de la part du marché et, à l'avenir, la BIC surveillera activement et révisera chaque année les conditions de financement afin de les affiner.

La gestion de l'eau et des eaux usées

Les infrastructures d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées sont essentielles à la santé, à la sécurité et au bien-être des collectivités partout au Canada. Ces infrastructures assurent une eau potable salubre, maintiennent des environnements sains et atténuent les risques pour les collectivités liés aux inondations et aux dangers liés au climat.

En général, la population canadienne ne paie pas la totalité des coûts liés à l'approvisionnement en eau au moyen des tarifs des services publics. Par conséquent, les investissements dans les infrastructures d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées dépendent du financement provenant des recettes générales et des transferts des gouvernements. Il en résulte un important arriéré d'entretien.

L'investissement dans l'entretien requis par les services publics n'a pas suivi la détérioration de l'infrastructure existante. La durée de vie utile restante des actifs liés à l'eau et aux eaux usées au Canada a diminué entre 2017 et 2021, ce qui témoigne des défis auxquels font face les services publics en matière de financement et d'entretien des infrastructures vieillissantes. Dans son

Bulletin de rendement des infrastructures de 2019, la Fédération canadienne des municipalités estime qu'environ 10 % des infrastructures d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées du Canada étaient en mauvais ou en très mauvais état, et que 17 % de plus étaient dans un état passable.³¹

Ce problème d'infrastructure est encore plus marqué dans les communautés des Premières Nations. En février 2023, 32 avis à long terme concernant la qualité de l'eau potable étaient toujours en vigueur dans 28 communautés des Premières Nations.³²

Des modèles de participation du secteur privé ont été mis à profit dans d'autres pays développés, comme l'Angleterre (services publics privés à tarifs réglementés), la France (concessions et baux) et les États-Unis (PPP). Toutefois, les municipalités canadiennes n'ont généralement pas envie d'investir dans les infrastructures liées à l'eau, ce qui limite les possibilités d'investissement privé pour répondre aux besoins en infrastructures.

En novembre 2022, la BIC a effectué son premier investissement dans l'eau et les eaux usées, en consacrant 6,4 millions de dollars au projet de traitement des eaux usées de Port Stalashen. Cela favorisera la croissance économique de la collectivité et améliorera la santé publique en remplaçant les fosses septiques en fin de vie dont dépendent actuellement les membres de la collectivité. La participation de la BIC a permis de réduire le coût du capital du projet et de rendre possible sa réalisation sur le plan économique.



³¹ Fédération canadienne des municipalités (2019), *Bulletin de rendement des infrastructures canadiennes 2019*. Disponible en ligne : <http://canadianinfrastructure.ca/fr/index.html>

³² Services aux Autochtones Canada (2023), *Avis à long terme concernant la qualité de l'eau potable des réseaux publics dans les réserves*. Disponible en ligne : <https://www.sac-isc.gc.ca/fra/1506514143353/1533317130660>

6.5 Commerce et transport

Corridors commerciaux

La prospérité économique du Canada est directement liée à sa capacité de veiller à ce que les produits de base, les biens et les fournitures essentielles soient livrés dans toutes les régions du pays et à améliorer le niveau de vie des Canadiens et des Canadiennes. Les projets de corridors commerciaux augmentent la circulation des biens et réduisent la congestion de la chaîne d'approvisionnement. La récente Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique a également souligné l'importance des investissements dans les infrastructures – en particulier pour l'amélioration des corridors routiers et ferroviaires et de la capacité aux ports de Vancouver et de Prince Rupert – pour que le Canada demeure un lien résilient dans les chaînes d'approvisionnement du Pacifique.³³

Les projets visant à améliorer les corridors commerciaux du Canada font face à des défis uniques en matière de mobilisation des investissements. Il s'agit de systèmes d'infrastructure multimodaux interdépendants et complexes, réglementés par divers ordres de gouvernement. Les investissements portuaires sont de grands projets à forte intensité de capital qui nécessitent un partenariat entre une administration portuaire canadienne (APC) publique et un exploitant de terminal privé.

Les marchandises qui transitent par les ports sont transportées vers des destinations intérieures par des chemins de fer et des réseaux routiers interdépendants. Au cours des deux dernières décennies, le nombre total de voies exploitées par les chemins de fer au Canada a diminué de près de 10 %, passant de 74 412 kilomètres en 2000 à 67 114 en 2020.³⁴ Les investissements effectués par les chemins de fer de catégorie I seront essentiels pour s'attaquer aux goulots d'étranglement actuels et à l'expansion future des corridors commerciaux du Canada.

L'investissement de la BIC dans ce secteur vise à attirer des investissements pour accroître la capacité et réduire les goulots d'étranglement. Cela implique souvent des structures de financement qui assument des risques autour des volumes pour les nouvelles infrastructures.

La BIC travaille en étroite collaboration avec Transports Canada et Infrastructure Canada. La BIC collabore également avec les ministères provinciaux des transports pour identifier des projets potentiels. La BIC mesure l'impact dans ce secteur par l'augmentation du tonnage de fret annuel résultant des projets dans lesquels elle investit.

³³ Affaires mondiales Canada (2022), *Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique*. Disponible en ligne :

<https://www.international.gc.ca/transparency-transparence/indo-pacific-indo-pacifique/index.aspx?lang=fra>

³⁴ Statistique Canada (2022), Longueur des voies exploitées en fin d'année par l'industrie ferroviaire (tableau 23-10-0051-01). Disponible en ligne : https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=2310005101&request_locale=fr

Service ferroviaire voyageurs

Le service ferroviaire voyageurs favorise la mobilité et le développement économique dans les régions. Il aide aussi à détourner le transport interurbain de passagers des modes à forte intensité d'émissions (c.-à-d. les véhicules personnels et le transport aérien) et à réduire la congestion le long des autoroutes. Le train interurbain à grande vitesse peut remplacer les vols sur de courtes distances entre les centres urbains.

Le développement de l'infrastructure pour l'expansion du service ferroviaire voyageurs – comme le train à grande fréquence proposé depuis longtemps pour le corridor Toronto-Québec – comporte une complexité technique importante et exige une harmonisation de la conception du projet entre les gouvernements fédéral et provincial, ainsi que diverses municipalités et diverses parties prenantes autochtones. Pour faire avancer le projet au-delà de l'étape de pré faisabilité, il faut d'importantes consultations et un investissement initial considérable dans l'étude du site et les travaux d'ingénierie, ainsi que la navigation dans les longs processus de délivrance de permis. L'approvisionnement et la construction pour de tels projets comportent également un risque important pour un promoteur, et les capitaux privés manquent d'appétit pour ces horizons variables de développement et d'incertitude quant à un résultat positif.

La BIC cherche à investir dans des projets qui augmentent le nombre d'utilisateurs du transport ferroviaire de passagers et à catalyser le développement de projets qui, autrement, n'existeraient pas. Le secteur privé ayant besoin d'une prime importante pour compenser le risque de demande, le financement de la BIC facilite ce transfert de risque. À ce jour, la BIC a soutenu trois projets de transport ferroviaire de passagers, soit l'accélération du projet de TGF par l'entremise du bureau de projet conjoint et de la structure de gouvernance actuelle, le projet ferroviaire Calgary-Banff, et un investissement dans la modernisation du chemin de fer Tshiuetin.

Ponts, tunnels et autoroutes

Les autoroutes, les ponts et les tunnels jouent un rôle crucial en appuyant la circulation efficace des marchandises au Canada et au-delà des frontières internationales. Le vieillissement de l'infrastructure routière, des ponts et des tunnels et la congestion croissante sont des préoccupations économiques majeures.

Les investisseurs privés se sont montrés intéressés par la construction de routes et de ponts à péage au Canada, comme en témoignent les actifs existants comme l'autoroute express à péage 407 en Ontario et l'autoroute 30 au Québec. Les investisseurs institutionnels canadiens ont également effectué des investissements importants dans le transport routier à péage à l'extérieur du Canada au cours des dernières années. Les capitaux privés sont généralement disposés à investir dans de tels projets, à condition qu'un promoteur public approuve le projet et maintienne un régime réglementaire prévisible pour l'établissement des péages.

À ce jour, la BIC a investi dans l'accélération des projets ou signé un protocole d'entente pour quatre projets. En général, la participation de la BIC permettra d'accélérer le développement du projet, d'identifier les options de structuration du financement et d'évaluer les avantages économiques.

Infrastructure agricole

Les projets d'infrastructure agricole aident à accroître la productivité agricole, à stimuler l'économie et à créer des emplois. Les projets de ce secteur ont diverses sources de revenus des utilisateurs qui peuvent être servir à appuyer le financement de la BIC et le financement privé. Les investissements de la BIC permettent de répondre à l'incertitude de la demande et de l'utilisation qui limitent la disponibilité des prêts de premier rang.

Conformément à l'objectif de croissance économique par le biais de l'agriculture, la BIC envisage des projets qui favorisent la croissance de notre économie par l'agriculture, notamment dans les infrastructures de transport (p. ex., réduction des goulots d'étranglement commerciaux), l'eau (p. ex., irrigation), le stockage des aliments et la connectivité (p. ex., Internet haut débit pour appuyer l'agriculture de précision).

La BIC collabore étroitement avec des ministères fédéraux dans ce domaine, notamment Agriculture et Agroalimentaire Canada, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada et Développement économique Canada pour les Prairies.

Le premier investissement de la BIC dans ce secteur a été celui de 466 millions de dollars dans l'infrastructure d'irrigation en Alberta, de concert avec les districts d'irrigation et le gouvernement de l'Alberta. Le projet en deux phases comprend la construction d'infrastructures d'irrigation modernes et élargit considérablement les possibilités de terrains irrigables dans dix districts d'irrigation. Environ 200 000 acres seront nouvellement irrigués dans le cadre des deux phases du projet, ce qui permettra d'accroître la production agricole, d'améliorer l'efficacité de l'utilisation de l'eau, d'améliorer la sécurité de l'eau et de protéger contre les inondations.



07.

LES CINQ PROCHAINES ANNÉES DE LA BIC

7.1 La BIC est en train de mettre en place un modèle de financement des infrastructures plus durable

Les cinq prochaines années sont essentielles pour accélérer le rythme de la construction d'infrastructures afin de relever les défis de la décarbonisation tout en reliant l'ensemble de la population canadienne au reste du monde. Pour décarboniser notre économie à l'échelle envisagée dans le Plan de réduction des émissions du Canada pour 2030 et l'objectif de carboneutralité de 2050, renforcer notre système commercial et relier toute la population canadienne à Internet haut débit, nous devons de toute urgence accroître les investissements dans les infrastructures. Ces investissements dépassent la capacité du gouvernement et nécessitent des partenariats entre les secteurs public et privé. Le rôle de la BIC en tant que pont est essentiel.

La BIC effectue des investissements – elle n'accorde pas des subventions. Chaque investissement réalisé par la BIC est assorti d'une prévision minimale de remboursement du capital sur la durée de vie de l'investissement. De plus, la BIC s'attend à ce que chaque investissement apporte des sources supplémentaires d'investissement privé et institutionnel dans le projet au cours de sa durée de vie. Ces éléments se conjuguent pour faire des investissements de la BIC une approche plus durable du financement des infrastructures que les subventions. Certains des investissements initiaux de la BIC ont déjà commencé à rapporter des intérêts et à être remboursés. La BIC utilise ces remboursements pour réduire son prélèvement sur les crédits législatifs de 35 milliards de dollars prévus dans la Loi sur la BIC. Au fil du temps, les intérêts gagnés et le remboursement du capital financeront une partie croissante des dépenses d'exploitation et des investissements de la BIC.

La BIC a constitué une équipe de professionnels de l'investissement qui se concentre sur la réalisation de projets d'infrastructure percutants, a mis en place des capacités de transaction uniques pour déployer des outils financiers novateurs et a mis en œuvre un cadre permettant de présenter les résultats à la population canadienne.

La BIC est en train de constituer un portefeuille de projets d'infrastructure à fort impact, de tailles et de durées différentes. Cela comprend nos programmes normalisés que nous pouvons rapidement mettre en œuvre dans les collectivités de toutes tailles partout au pays (p. ex., autobus à zéro émission, rénovations énergétiques de bâtiments, Internet haut débit); un ensemble diversifié de projets de l'ordre de 300 millions à 1 milliard de dollars dans chaque région du pays; et le travail pour accélérer les projets les plus importants et les plus prioritaires. Ces grands projets, qui façonnent le pays, sont en cours de réalisation depuis des décennies et ont des échéanciers de développement longs et incertains.

À l'avenir, la BIC prévoit engager de 3 à 5 milliards de dollars par année pour le financement de nouveaux projets d'infrastructure d'une valeur en capital totale de 10 à 15 milliards de dollars. La BIC s'attend à ce que son financement varie considérablement d'une année à l'autre en fonction du

calendrier précis des grands projets. Par exemple, le calendrier des investissements potentiels de la BIC dans des projets comme la boucle de l'Atlantique et le TGF pourrait faire en sorte que la BIC dépasse les 5 milliards de dollars en nouvelles clôtures financières au cours d'une année donnée.

Ces engagements créent des facilités d'emprunt ou de fonds propres que les promoteurs de projets utilisent pendant la construction; par exemple, la BIC a établi une facilité de crédit avec la Ville de Brampton pour la transition de son parc d'autobus vers des autobus à zéro émission. Brampton utilisera cette facilité jusqu'à la fin de 2027. Par conséquent, les prélèvements de fonds réels accuseront un retard de 4 à 5 ans par rapport aux engagements totaux, ce qui reflète les périodes de construction typiques des grands actifs d'infrastructure, et seront de plus en plus financés par les remboursements de capital et les intérêts de notre portefeuille d'investissement.

En tant qu'investisseur, la BIC est exposée à l'incertitude quant à ses rendements futurs. Le gouvernement du Canada a constitué une provision de jusqu'à 15 milliards de dollars en charges financières nettes afin de tenir compte des pertes d'investissement potentielles, des charges d'exploitation et des provisions comptables. La BIC a établi des processus rigoureux de gestion des risques pour s'assurer de rester dans cette enveloppe.

D'ici 2027-2028, nous prévoyons que les revenus d'intérêts seront suffisants pour compenser les dépenses d'exploitation et les pertes d'investissement. Ce montant de 15 milliards de dollars représentera donc notre « appétit pour le risque » pour les risques que nous partageons pour accélérer les projets – par exemple, les risques d'économies de coûts sur les autobus à zéro émission ou les rénovations énergétiques, la demande de services d'énergie de quartier ou l'utilisation du transport en commun.

7.2 Évolution de nos priorités d'investissement

La BIC se concentre sur les secteurs et les résultats prioritaires de nos projets établis par notre actionnaire, le gouvernement du Canada.

Conformément à ses priorités changeantes, le gouvernement fédéral a élargi la portée des engagements de la BIC à l'égard des projets d'infrastructure, élargissant ainsi ses secteurs prioritaires. Reconnaissant le potentiel de la BIC à mobiliser des capitaux privés et à accélérer les investissements, le gouvernement du Canada a élargi le champ d'action de la BIC des transports en commun, des infrastructures vertes, et du commerce et transport pour y inclure des investissements dans le transport, la production et le stockage d'électricité, les projets d'énergie de quartier, le captage et le stockage du carbone (CSC), l'hydrogène et les carburants propres.

La BIC a établi des mesures transparentes pour évaluer les résultats dans ces secteurs. Cette portée élargie témoigne d'une compréhension en évolution des besoins en infrastructures du Canada et des obstacles auxquels font face les grands projets pour lesquels la BIC a innové en matière de

nouvelles structures de financement. Ce qui compte comme « infrastructure » continuera d'évoluer à mesure que la société fait face à de nouveaux défis et que la technologie ouvre de nouvelles possibilités pour faire croître notre économie et établir des liens les uns avec les autres.

La BIC est prête à faire évoluer les priorités du gouvernement en matière d'infrastructures. Ses capacités d'investissement peuvent être adaptées aux nouveaux défis en matière d'infrastructures. La BIC a été pionnière dans de nombreux nouveaux domaines de financement des infrastructures – par exemple :

- » Financer l'acquisition d'autobus à zéro émission pour les exploitants d'autobus scolaires et de transport en commun;
- » Catalyser un marché pour le financement des rénovations énergétiques;
- » Financer les premiers projets de carburants propres et d'hydrogène au Canada;
- » Financer l'expansion des bornes de recharge des véhicules à zéro émission partout au pays.

La BIC prévoit qu'au fil du temps, ces investissements seront de plus en plus financés par des capitaux privés et institutionnels (c.-à-d. à mesure que les risques seront mieux compris, que les coûts de transaction diminueront et que les marchés se développeront) et que le besoin de financement de la BIC diminuera.

En même temps, nous assistons à l'évolution des discussions sur la façon dont nous pourrions financer les nouveaux besoins en infrastructures. Un rôle potentiel pour la BIC consistera à catalyser les investissements dans les infrastructures qui améliorent la résilience et facilitent l'adaptation aux changements climatiques. Par exemple, l'expansion des réservoirs et l'amélioration des eaux pluviales peuvent atténuer les risques d'inondation, améliorer la valeur des propriétés et réduire les déclarations de sinistres. Les réseaux de distribution et de transport d'électricité qui sont renforcés contre les phénomènes météorologiques extrêmes seront de plus en plus importants à mesure que le chauffage domestique sera électrifié. De nombreux intervenants des secteurs public et privé explorent activement les modèles de financement qui seront nécessaires pour réaliser ces projets. Compte tenu des besoins du Canada en matière d'infrastructures et de la nécessité de tirer parti des investissements publics et privés pour répondre aux besoins, les infrastructures constitueront toujours un partenariat public-privé. La BIC se trouve à cette intersection :

- » Être en mesure de conseiller les gouvernements sur la capacité et le rôle que l'investissement privé peut jouer pour répondre à leurs priorités en matière d'infrastructures;
- » Collaborer avec le marché afin d'identifier les occasions dans lesquelles les investissements privés pourraient intervenir et procurer d'importants avantages publics grâce au déploiement ciblé des capitaux de la BIC.

Pour libérer le plein potentiel de la BIC, il faut un processus continu et souple pour appairer ces intrants afin de s'assurer que (1) les investissements de la BIC sont harmonisés avec les priorités stratégiques établies par le gouvernement du Canada et que (2) le gouvernement du Canada a une visibilité claire sur les possibilités qu'entrevoit la BIC de réaliser de nouveaux types de projets d'infrastructure dans l'intérêt public en partenariat avec des investissements privés au-delà de ses domaines d'investissement existants. Cela permettra à la BIC de réaliser son potentiel au bénéfice de la population canadienne.

7.3 Conclusion

Pour faire du Canada un pays plus prospère, plus connecté et plus durable, le Canada doit accélérer de toute urgence les investissements dans les infrastructures. Les besoins en infrastructures du Canada exigent la mobilisation de capitaux privés et l'ingéniosité pour des projets générateurs de revenus dans l'intérêt public, en plus du financement gouvernemental. Cependant, la réalisation des infrastructures se heurte à des défis persistants, et le développement de projets s'enlise souvent dans les incertitudes auxquelles sont confrontés les investisseurs potentiels, les priorités divergentes des parties prenantes et les complexités de l'organisation du financement – en particulier pour les projets inédits et les projets transformateurs de grande envergure.

La BIC a été conçue pour combler ces lacunes dans la réalisation des infrastructures. La BIC fournit une trousse d'outils souple et ciblée pour éliminer les obstacles auxquels font face les projets d'intérêt public. Le mandat de la BIC reconnaît que le secteur privé est un partenaire à part entière dans le financement et la réalisation d'infrastructures essentielles pour décarboniser notre économie et relier les Canadiens aux possibilités économiques et les uns aux autres.

La BIC estime que ses résultats actuels sont conformes à la loi qui la régit. La BIC considère que la loi qui la régit établit un équilibre entre une gouvernance responsable et une flexibilité appropriée pour mobiliser des capitaux privés et institutionnels afin de financer les infrastructures dans l'intérêt public.

Depuis sa création, la BIC a fait évoluer ses processus de gouvernance et sa coordination avec le gouvernement fédéral. En investissant dans une diversité de types et de tailles de projets dans toutes les régions du pays, la BIC a démontré sa capacité unique d'accélérer la construction d'infrastructures génératrices de revenus et de faire progresser les priorités du gouvernement fédéral visant à améliorer la vie des Canadiens et des Canadiennes, les occasions économiques et la qualité de l'environnement.

La BIC continuera d'évoluer et ciblera de nouvelles infrastructures en fonction des priorités du gouvernement du Canada et des progrès technologiques qui ouvrent des possibilités pour un pays plus prospère, connecté et durable. Le budget de 2023 a souligné l'importance de la BIC pour la transition cruciale du Canada vers la carboneutralité en la positionnant comme le principal outil de

financement du gouvernement du Canada pour appuyer les projets de production, de transport et de stockage d'électricité propre.

Tous les gouvernements et les promoteurs d'infrastructures canadiens devraient considérer la BIC comme une source bien informée de conseils indépendants pour faire progresser les projets qui profitent au public canadien. Grâce à son horizon d'investissement à long terme et à sa vision à long terme des avantages durables pour le public, la BIC est bien placée pour collaborer avec les parties prenantes et diriger l'élaboration de projets dans le cadre des projets les plus complexes, mais transformateurs, pour notre pays. À cette fin, en faisant des investissements remboursables dans les infrastructures génératrices de revenus, la BIC établit un modèle de financement des infrastructures plus durable qui peut réaffecter continuellement ses capitaux à de nouveaux projets et s'adapter aux besoins émergents du Canada en matière d'infrastructures.



Contactez-nous

contact@cib-bic.ca

1-833-551-5245

Banque de l'infrastructure du Canada

150, rue King Ouest

Bureau 2309, C.P. 15

Toronto, Ontario M5H 1J9

Suivez-nous

