Les dernières nouvelles du marché canadien / Accord de libre-échange Canada-Europe : les impacts sur le secteur des infrastructures / La biométhanisation : un marché en plein essor au Québec

29 mai 2017

TABLE DES MATIÈRES

Les dernières nouvelles du marché canadien

Fengate acquiert un portefeuille de projets solaires de Canadian Solar
TerraForm Power augmente le financement de son portefeuille solaire canadien
SaskPower lance un appel d'offres de 200 MW d'énergie éolienne
Boralex clôture le financement du parc éolien Port Ryerse en Ontario
CDPQ affiche un rendement de 11,1% sur son secteur infrastructure en 2016
Infrastructure Ontario nomme un nouveau chef de la direction
SNC-Lavalin compte lancer un nouveau fonds d'infrastructures en 2017
InstarAGF a levé 549 M$ pour son fonds Essential Infrastructure Fund
Bombardier et Metrolinx se dirigent vers un procès
Le gouvernement du Québec confirme son soutien au projet du REM de la CDPQ
La future Banque de l'infrastructure du Canada : un rôle qui reste a clarifier
L'ancien chef de la direction de Teacher's conseillera la Banque de l'infrastructure du Canada
Le chef de la direction de Metrolinx devient conseiller pour la Banque de l'infrastructure du Canada
Le budget 2017 de la Colombie-Britannique prévoit des investissements records dans l'infrastructure
Programmation routière 2017-2019 : plus de 4,6 G$ seront investis dans le réseau québécois des infrastructures routières
Le budget 2017 de l'Alberta augmente l'investissement dans les infrastructures
Le budget 2017 du Québec prévoit des investissements massifs dans le transport en commun
Le budget 2017 de Terre-Neuve-et-Labrador établit un plan d'investissements en infrastructure sur cinq ans
Innergex annonce la mise en service de la centrale hydroélectrique Upper Lillooet River de 81,4 MW
Le budget 2017 du Manitoba raffermit l'engagement de la province envers les partenariats public-privé.

Accord de libre-échange Canada-Europe : les impacts sur le secteur des infrastructures

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

Les dernières nouvelles du marché canadien

Fengate acquiert un portefeuille de projets solaires de Canadian Solar

Le 1er février 2017, Fengate a clôturé l'acquisition de trois projets solaires de Canadian Solar . Les trois projets, situés à Sault Ste-Marie en Ontario, représentent une capacité totale de 59,8 MW . Cette acquisition constitue le plus important investissement de Fengate à ce jour dans le secteur de la production d'électricité.

Les trois projets bénéficient chacun d'un contrat d'achat d'électricité avec l'IESO d'une durée de vie moyenne restante d'environ 15 ans . Ces projets continueront d'être exploités par Canadian Solar dans le cadre d'un contrat d'exploitation et d'entretien à long terme avec Fengate.

TerraForm Power augmente le financement de son portefeuille solaire canadien

Le groupe de projets en cause comprend les parcs de SunE Perpetual Lindsay (15 .5MW), Marsh Hill (18 .5MW), Woodville (12 .6MW) et Sandringham (13 .1MW), qui disposent tous d'un contrat d'achat d'électricité de 20 ans avec l'IESO.

À la suite de cette augmentation, le montant total du financement de ce groupe de projets s'établit à 234 M$, par rapport au prêt initial de 120 M$. La durée du financement est de sept ans.

La Deutsche Bank et la CIBC ont agi comme cochefs de file et coarrangeurs pour l'opération . Commonwealth Bank of Australia, Siemens Financial, la Fédération des caisses Desjardins du Québec et la Banque Laurentienne font également partie du syndicat bancaire.

SaskPower lance un appel d'offre de 200 MW d'énergie éolienne

Le 7 février 2017, SaskPower a émis un appel d'offres visant 200 MW d'énergie éolienne destiné à des producteurs indépendants capables d'élaborer, de financer, de construire, de posséder et d'exploiter des projets éoliens en Saskatchewan . Les projets doivent commencer à fonctionner au plus tard le 30 avril 2020, conformément aux modalités de l'appel d'offres.

Les soumissions sont attendues d'ici le 2 mai 2017 . SaskPower évaluera les propositions en fonction d'un ensemble de critères comprenant le prix proposé, l'engagement communautaire, la participation des groupes autochtones, les aspects environnementaux, etc . SaskPower prévoit accorder jusqu'à deux contrats d'achat d'électricité de 25 ans.

Boralex clôture le financement du parc éolien Port Ryerse en Ontario

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

Le 22 février 2017, Boralex a annoncé la clôture d'un financement de post-construction de 33,4 M$ pour le parc éolien Port Ryerse de 10 MW, qui est situé sur des terres privées à l'est du hameau de Port Ryerse dans le comté de Norfolk en Ontario.

Il s'agit d'un financement à long terme fourni par la DZ Bank AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank (New York Branch) . Le financement comprend une facilité de lettre de crédit de 2,0 M$ et une tranche à long terme de 31,4 M$ s'amortissant sur une période de 18 ans.

Rappelons que le projet dispose d'un contrat d'achat d'électricité de 20 ans avec l'Independent Electricity System Operator (IESO) de l'Ontario et que Boralex est aujourd'hui l'unique détenteur du projet.

CDPQ affiche un rendement de 11,1% sur son secteur infrastructure en 2016

La Caisse de dépôt et placement du Québec (« CDPQ ») a affiché un rendement de 11,1 % pour son segment d'infrastructure au cours de l'année civile 2016, selon une annonce du 24 février 2017 . À titre comparatif, ce même secteur avait produit un rendement de 6,6 % en 2015.

Le montant du capital que CDPQ a investi en infrastructure s'élève à 14,6 G$ en 2016, contre 13 G$ en 2015 . Le fonds de pension a investi 1,4 G$ canadiens dans des projets d'infrastructure en 2016, contre 705 M$ canadiens en 2015.

Le fonds de pension dispose de 25 actifs d'infrastructure à l'échelle mondiale, répartis entre l'Australasie (10), l'Amérique du Nord (7), l'Europe (7) et l'Amérique latine (1), selon InfraAmericas . Les infrastructures de transport et sociales constituent la moitié du portefeuille d'infrastructure de CDPQ . L'autre moitié comprend l'énergie et les soins de santé.

Infrastructure Ontario nomme un nouveau chef de la direction

M . Ehren Cory a été nommé au poste de chef de la direction d'Infrastructure Ontario (IO) le 2 février 2017 pour un mandat de trois ans, qui devrait donc se terminer le 1er février 2020.

Ehren Cory remplace le président et chef de la direction intérimaire de l'agence, Toni Rossi.

M . Cory a rejoint IO en 2012 et a récemment occupé le poste de président de la division livraison du projet . Ehren Cory avait été auparavant associé chez McKinsey & Company où il faisait partie du groupe infrastructure et secteur public de l'entreprise, avant de rejoindre IO.

SNC-Lavalin compte lancer un nouveau fonds d'infrastructures en 2017

Lors de l'annonce des résultats financiers du quatrième trimestre 2016, les dirigeants de SNC-Lavalin ont confirmé avoir l'intention de finaliser un nouveau fonds au cours de 2017, destiné aux actifs nord-américains d'infrastructure en exploitation du Groupe.

La valeur comptable nette du portefeuille d'investissement de SNC est de 417 M$. La juste valeur marchande moyenne au 1er mars 2017 s'établissait à 4 G$. Les actifs comprennent des trains légers, des hôpitaux et des autoroutes à travers le monde, à l'exception de l'autoroute 407.

SNC cherche à attirer des investisseurs passifs dans le fonds, notamment des compagnies

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

d’assurance et des petits fonds de pension intéressés à investir dans des actifs sans participer dans les opérations.

InstarAGF a levé 549 M$ pour son fonds Essential Infrastructure Fund

Le Fonds d’InstarAGF Essential Infrastructure Fund (« EIF ») a obtenu jusqu’à maintenant 549 M$ en engagements (source : InfraAmericas).

Le fonds, axé sur l’Amérique du Nord, s’est fixé une cible de 750 M$, avec un maximum de 850 M$. La clôture finale du fonds doit survenir durant l’exercice 2017 . La durée du fonds est de 15 ans et comprend une option de prolongation de deux ans . L’objectif consiste en un taux de rendement interne net entre 9 % et 14 % .

Les secteurs cibles comprennent les transports, les infrastructures sociales, les énergies renouvelables, la production d’électricité et les services publics . Le fonds recherche des projets offrant une protection contre les retournements du marché, tel que des contrats à long terme, des contrats de concession, ou un régime réglementaire spécifique.

Environ 40 % du fonds a été investi depuis janvier 2015 . Le portefeuille actuel d’InstarAGF comprend le terminal de l’aéroport Billy Bishop, deux projets éoliens totalisant 30 MW en Colombie-Britannique, et la société *Steel Reef Midstream*, établie à Calgary.

Bombardier et Metrolinx se dirigent vers un procès

La date du procès entre Bombardier et Metrolinx concernant la fourniture de véhicules légers pour les projets Eglinton et Finch West LRT devrait être connue bientôt, à l’issue des audiences à la Cour supérieure de l’Ontario.

Metrolinx reproche à Bombardier l’ampleur de son retard relativement à la livraison des 182 véhicules prévus au contrat . Bombardier fait valoir de son côté que le retard est dû au fait que Metrolinx a modifié ses exigences à plusieurs reprises . Le différend a déjà entraîné l’ajournement du délai de proposition du projet Finch West LRT de 1 G$.

Les trois équipes présélectionnées dans le projet Finch West LRT ont été invitées à intégrer la fourniture de véhicules dans leurs propositions, ce qui ouvre la voie à une solution alternative à celle de Bombardier.

Si le modèle d’approvisionnement et de livraison du projet Finch West LRT peut être encore modifié, ce n’est plus le cas du contrat de Eglinton LRT, car la clôture financière du projet de 5 G$ est survenue en juillet 2015.

Le gouvernement du Québec confirme son soutien au projet du REM de la CDPQ

Selon un communiqué publié le 28 mars 2017 par la Caisse de dépôt et placement du Québec (« CDPQ »), le gouvernement du Québec prévoit investir 1,28 G$ dans le projet du Réseau électrique métropolitain (« REM ») à Montréal.

La CDPQ devrait quant à elle investir 2,67 G$ dans le projet, parallèlement à une contribution de 2,28 G$ du gouvernement fédéral, à l’égard de laquelle les discussions se poursuivent.

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

La participation nette de la CDPQ dans le projet devrait finalement s'établir à 51 %, tandis que les gouvernements provincial et fédéral détiendront chacun une participation de 24,5 %.

La CDPQ projette un taux de rendement pour le projet qui devrait se situer entre 8 % et 9 %, ce qui est conforme à l'objectif général de rendement de la CDPQ, qui s'établit à 6 %.

Les gouvernements fédéral et provincial pourront recevoir des dividendes lorsque le taux de rendement de 8 % du projet sera atteint . Les dividendes seront alors versés aux actionnaires minoritaires jusqu'à ce qu'ils atteignent leur taux de rendement cible minimal de 3,7 % . Le rendement cible de 3,7 % correspond aux coûts d'emprunt moyens de l'ensemble de la dette du gouvernement du Québec . Une fois que les actionnaires minoritaires auront atteint le taux de rendement ciblé, les dividendes seront versés conformément aux pourcentages de propriété.

Le projet, qui est considéré comme un partenariat public-public, implique l'acquisition d'un système ferroviaire léger de 67 km comprenant 24 stations et reliant le centre-ville de Montréal à la Rive-Sud, à l'Ouest-de-l'Île, à la Rive-Nord et à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau . Le coût estimé du REM se situe entre 0,69 $ à 0,72 $ par passager-kilomètre.

La future Banque de l'infrastructure du Canada : un rôle qui reste à clarifier

Le gouvernement canadien a récemment fourni un certain éclairage sur la création de la Banque de l'infrastructure du Canada (« BIC »), mais plusieurs intervenants s'interrogent toujours sur le fonctionnement de la future institution et certains s'inquiètent des conséquences sur le marché.

Le 22 mars 2017 à Ottawa, lors de la séance du Parlement sur le budget, le ministre des Finances, Bill Morneau, a déclaré que la Banque d'infrastructure du Canada commencerait ses activités à la fin de 2017.

Le budget a également fait état des projets clés de transport en commun qui seraient dans la mire de la future banque, tels que l'Étape 2 du SLR d'Ottawa, le SLR Calgary Green Line, le programme RER de l'Ontario et la Ligne d'extension Broadway de Vancouver, sans toutefois promettre de financement de la part de la BIC.

Le lancement du processus visant la nomination du chef de la direction et du président du conseil d'administration de la banque a été annoncé.

Certains intervenants du secteur s'interrogent sur le fait que la BIC pourrait adopter un modèle semblable à celui de la CDPQ avec le projet du Réseau électrique métropolitain (« REM ») de Montréal, projet qualifié de « public – public ».

Par ailleurs, plusieurs soulignent le fait qu'il existe déjà dans le marché des infrastructures une surenchère de financement privé et une sousoffre de possibilités d'investissement, d'où une remise en question de l'utilité d'un nouvel intervenant dans ce domaine.

Toutefois, certains intervenants évoquent des grands projets qui comporteraient des avantages économiques plus étendus pour le pays et pourraient justifier une forme de subvention de la banque au moyen de placements en actions ou de contributions non remboursables.

Le gouvernement a toutefois réitéré sa volonté de faire en sorte que la BIC ne livre pas concurrence aux agences provinciales existantes comme IO, Saskbuilds, Partnerships BC ou la Société québécoise des infrastructures.

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

L’ancien chef de la direction de Teacher’s conseillera la Banque de l’infrastructure du Canada

Jim Leech, ancien chef de la direction du régime de retraite des enseignants de l’Ontario (Ontario Teachers’ Pension Plan, ou « OTPP ») oeuvrera à titre de conseiller spécial dans le cadre du lancement de la Banque de l’infrastructure du Canada (« BIC »).

Son travail comprendra la constitution d’une équipe de mise en place, la négociation des ententes avec les parties prenantes, la fourniture de conseils stratégiques sur les investissements et de façon plus directe des conseils stratégiques s’adressant à plusieurs projets particuliers partout au pays.

La BIC prévoit livrer plus de 200 G$ de projets sur une période de 10 ans en minimisant le recours aux deniers publics . Le capital de la banque, soit 35 G$ sur 10 ans, viendrait s’ajouter au financement privé provenant d’investisseurs institutionnels afin de proposer des financements sous forme de fonds propres ou de prêts subordonnés dans des projets choisis.

Le gouvernement fédéral a déjà courtisé certains des plus importants fonds de pension publics du Canada, de même que des investisseurs étrangers . En effet, le gouvernement souhaite attirer un investissement de 4 à 5 dollars du secteur privé pour chaque dollar de fonds public investi dans de nouveaux projets.

Dans son énoncé économique de l’automne 2016, le gouvernement soutient que la participation accrue du capital institutionnel dans les infrastructures constitue une priorité.

Jim Leech a débuté en 2007 en tant que président et chef de la direction de l’OTPP après avoir oeuvré au sein du fonds de pension pendant six ans . Il a pris sa retraite du fonds le 31 décembre 2013.

Le chef de la direction de Metrolinx devient conseiller pour la Banque de l’infrastructure du Canada

Bruce McCuaig, chef de la direction de Metrolinx, a accepté un nouveau poste au sein du gouvernement fédéral, au Bureau du Conseil privé, pour appuyer le lancement de la Banque de l’infrastructure du Canada (« BIC »).

Il assumera le rôle de conseiller exécutif, et son rôle appuiera celui du conseiller spécial de la BIC Jim Leech - également récemment nommé - dans le cadre du processus de lancement de la Banque.

Bruce McCuaig s’est joint à Metrolinx en 2010 . Sous sa direction l’agence a élaboré des projets financés par le secteur privé d’une valeur de 8 G$, notamment le projet Eglinton Crosstown LRT, la nouvelle installation de maintenance de East Rail, Finch West LRT, Hurontario LRT et Hamilton LRT.

Bruce McCuaig sera temporairement remplacé par M . John Jensen, actuellement Chief Capital Officer chez Metrolinx, en attendant le recrutement d’un successeur permanent.

Le budget 2017 de la Colombie-Britannique prévoit des investissements records dans l’infrastructure

Le budget 2017-2018 de la Colombie-Britannique a prévu des investissements de 24,5 G$ au cours

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

des trois prochains exercices, soit une augmentation de 1,7 G$ pour l'exercice en cours . Il s'agit du cinquième budget équilibré consécutif déposé par le gouvernement libéral, qui a par ailleurs réaffirmé son engagement envers les partenariats public-privé.

Quelques points saillants de ce budget d'investissements et de projets en mode PPP :

- 2,7 G$ pour les projets d'hôpitaux;
- 2,6 G$ pour l'infrastructure d'établissements postsecondaires;
- 2 G$ pour l'entretien, le remplacement, la rénovation ou l'agrandissement d'établissements d'enseignement pour les élèves de la maternelle à la 12e année;
- 1,4 G$ par les ministères pour la construction d'infrastructures telles que des palais de justice, centres correctionnels, immeubles de bureaux et systèmes d'information;
- 7 G$ pour les investissements en transport, y compris le projet de remplacement du tunnel George Massey (appel d'offres en cours).

Programmation routière 2017-2019 : plus de 4,6 G$ seront investis dans le réseau québécois des infrastructures routières

Le gouvernement du Québec investira plus de 4,6 G$ dans le réseau routier québécois entre 2017 et 2019 afin d'entreprendre, de poursuivre ou d'achever 2 062 chantiers routiers à l'échelle du Québec, ainsi que de créer et de maintenir plus de 31 000 emplois.

Le 3 mars 2017 à Montréal, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, M . Laurent Lessard, a annoncé la programmation routière des deux prochaines années en compagnie du ministre responsable de la région de Montréal, M . Martin Coiteux.

Les 4,6 G$ qui seront investis au cours des deux prochaines années se répartissent comme suit, en fonction des grands axes d'intervention établis pas le Ministère :

- 2,1 G$ seront consacrés aux structures dont le MTMDET est responsable et 252,6 G$ iront aux structures du réseau municipal;
- un montant de plus de 1,2 G$ est destiné aux chaussées;
- 626,9 G$ iront à l'amélioration du réseau;
- 463,7 G$ iront au développement du réseau.

De ces montants, 1,3 G$ serviront à la réalisation de projets liés en tout ou en partie à l'amélioration de la sécurité routière . Par ailleurs, 90 % des sommes investies serviront au maintien des actifs.

Le budget 2017 de l'Alberta augmente l'investissement dans les infrastructures

Le budget 2017 de l'Alberta augmente de 1,4 G$ l'investissement en infrastructure par rapport à ce qui avait été annoncé dans le budget 2016, soit un total de 29,5 G$ prévus au cours des quatre prochaines années.

Les principaux domaines d'investissement comprennent :

- 7,6 G$ en soutien aux infrastructures municipales;
- 4,7 G$ pour l'entretien et le renouvellement du capital;
- 4,5 G$ pour l'infrastructure de la santé;
- 3,8 G$ pour le changement climatique et la durabilité environnementale;
- 2,6 G$ pour les écoles, y compris 500 M$ pour les nouveaux projets scolaires au cours des quatre prochaines années, et 488 M$ supplémentaires pour les futurs projets scolaires débutant en 2018-2019;
- 3,1 G$ pour les routes et les ponts;
- 100 M$ de nouveaux fonds pour les systèmes d'eau potable pour les Albertains vivant dans les réserves.

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

Le dernier projet de l'Alberta réalisé en mode PPP, le Southwest Calgary Ring Road de 1,42 G$, est actuellement en construction et devrait être ouvert à la circulation en octobre 2021.

Le budget 2017 du Québec prévoit des investissements massifs dans le transport en commun

Le budget du Québec de 2017 prévoit des dépenses en infrastructures de 91,1 G$ sur dix ans, soit une hausse de 2,4 G$ par rapport au budget de l'année dernière . Des investissements importants seront effectués dans le transport en commun et dans la restructuration de sa gestion dans la région de Montréal.

Une somme additionnelle de 1,5 G$ sera investie dans le transport en commun au cours des cinq prochaines années pour les grandes initiatives décrites ci-après.

Réseau électrique métropolitain (REM) :

Le gouvernement du Québec prévoit investir 1,28 G$ dans le projet du Réseau électrique métropolitain (« REM ») à Montréal . Cette contribution s'ajoutera à celle de la CDPQ de 2,67 G$ et à celle du gouvernement fédéral de 2,28 G$, qui fait actuellement l'objet de discussions . Des demandes de propositions sont en cours pour les volets construction, matériel roulant et entretien . Les propositions doivent être soumises d'ici l'été 2017.

Ligne bleue du métro :

Le projet englobe un prolongement de 5,5 kilomètres de la ligne bleue vers Anjou, dans le secteur nord-est de Montréal . Les travaux devraient commencer en 2021 et l'investissement sera décrit dans le Plan d'infrastructure pour 2017-2027.

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) :

Le gouvernement créera l'ARTM afin de centraliser la planification et la prestation des services de transport en commun dans la région de Montréal . Cet organisme sera régi par la Communauté métropolitaine de Montréal (« CMM ») . Son financement sur cinq ans comprendra la somme de 399 M$ pour « maintenir une excellente solidité financière » ainsi qu'une somme de 587,7 M$ pour son rôle dans le projet de REM.

Améliorations complémentaires apportées au transport en commun

Le gouvernement investit un montant additionnel de 333 M$ sur cinq ans (en sus de la somme actuelle de 1,2 G$) dans les améliorations des services de transport en commun, le transport adapté et le transport en commun régional à l'échelle du Québec.

Le budget 2017 de Terre-Neuve-et-Labrador établit un plan d'investissements en infrastructure sur cinq ans

Le budget 2017 de Terre-Neuve-et-Labrador prévoit un investissement de 3 G$ dans l'infrastructure au cours des cinq prochaines années . Le gouvernement a aussi annoncé son intention d'analyser tous les grands projets d'infrastructure afin de déterminer leur admissibilité aux partenariats public-privé.

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

Les investissements d'importance prévus dans le plan d'infrastructure comprennent les suivants :

330,9 M$ pour les grands projets de soins de santé;
53,8 M$ pour la construction de nouvelles écoles et les travaux de réparation et d'entretien connexes;
44,7 M$ pour les établissements postsecondaires;
461,1 M$ pour l'infrastructure municipale, en partenariat avec le gouvernement fédéral;
372,2 M$ pour l'infrastructure de transport;
86,5 M$ pour la réparation, l'entretien et la modernisation de logements abordables.

Le plan souligne par ailleurs l'intérêt des partenariats avec le secteur privé qui permettent de stimuler l'innovation et profiter des meilleures pratiques du marché dans la gestion des opérations.

Innergex annonce la mise en service de la centrale hydroélectrique Upper Lillooet River de 81,4 MW

Innergex énergie renouvelable inc . (TSX : INE) a procédé à la mise en service commerciale de la centrale hydroélectrique au fil de l'eau Upper Lillooet River de 81,4 MW en Colombie-Britannique . Innergex possède une participation de 66,7 % dans la centrale hydroélectrique et Ledcor Power Group Ltd . possède les 33,3 % restants.

Il s'agit de la plus grande centrale hydroélectrique construite par Innergex à ce jour.

L'installation est située sur les terres de la Couronne, à environ 40 km au nord du village de Pemberton, dans le district Sea-to-Sky de la Colombie-Britannique . La construction a débuté en octobre 2013 et s'est terminée en mars 2017.

L'installation fait partie du projet hydroélectrique de la rivière Upper Lillooet, qui comprend deux installations au fil de l'eau de production d'énergie propre situées dans la vallée de Pemberton : Upper Lillooet River (81,4 MW) et Boulder Creek (25,3 MW) . Le 17 mars 2015, Innergex a annoncé la clôture d'un financement sans recours de 491,6 M$ sous forme de prêts de construction et de prêts à terme pour les deux projets . La mise en service de la centrale hydroélectrique Boulder Creek est prévue pour le second trimestre de l'exercice 2017.

La production annuelle moyenne de la centrale Upper Lillooet River est estimée à 334 000 MWh, soit suffisamment pour alimenter environ 31 850 foyers en Colombie-Britannique . Toute l'électricité qu'elle produit fait l'objet d'un contrat d'achat d'électricité à prix fixe de 40 ans avec BC Hydro, octroyé dans le cadre de l'appel d'offres pour de l'énergie propre de 2008 et dont le prix sera rajusté annuellement en fonction d'une portion de l'indice des prix à la consommation.

Le budget 2017 du Manitoba raffermit l'engagement de la province envers les partenariats public-privé

Le budget 2017 du Manitoba prévoit un investissement de plus de 1,7 G$ dans l'infrastructure en 2017-2018, et confirme l'intention du gouvernement d'éliminer les obstacles réglementaires aux investissements privés dans l'infrastructure publique afin de favoriser le recours aux partenariats public-privé.

Dans le cadre d'un des plus importants budgets d'infrastructure dans l'histoire du Manitoba, voici certains des investissements importants à être effectués en 2017-2018 :

747 M$ pour les routes, autoroutes, ponts et protection contre les inondations;
641 M$ pour la santé, l'éducation et l'infrastructure en matière de logement; et
370 M$ pour l'infrastructure municipale et locale et pour d'autres infrastructures provinciales.

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

La Ville de Winnipeg a mis en place plusieurs projets en mode PPP dans les secteurs du transport et des actifs sociaux.

Accord de libre-échange Canada-Europe : les impacts sur le secteur des infrastructures

L'Accord économique et commercial global (« AECG » ou « Accord ») entraînera la création de l'une des plus importantes zones de libreéchange au monde. L'Accord pourrait entrer en vigueur de façon provisoire dès l'été 2017, une fois que le Sénat canadien aura validé le projet de loi C-30. Ensuite, il ne manquera plus que l'approbation de chacun des pays membres de l'Union européenne (« UE ») pour que l'Accord entre en vigueur de façon définitive, sachant qu'il a déjà été ratifié par le Parlement européen. L'AECG ouvrira les portes du vaste marché européen aux entreprises canadiennes, un marché représentant un PIB d'environ 15 000 milliards d'euros par an et comptant plus de 500 millions de consommateurs.

Les impacts de l'entrée en vigueur de l'AECG sur le secteur des infrastructures seront importants pour les entreprises canadiennes, tout comme pour les entreprises européennes . Nous pouvons d'ores et déjà souligner quatre aspects de cet accord qui auront des conséquences directes sur le secteur des infrastructures au Canada et en Europe.

Accès au marché public européen

Le marché public européen des infrastructures représente environ entre 2 000 et 3 000 milliards de dollars par an, c'est-à-dire plus que celui des États-Unis . Grâce à l'AECG, les sociétés canadiennes, notamment les cabinets de génie-conseil, de gestion de projet et de construction, auront accès aux marchés publics nationaux des 28 États de l'UE . Les entreprises pourront en outre participer à des appels d'offres provenant, entre autres, d'organismes de droit public tels que les hôpitaux, les écoles et les universités, des services publics européens tels que la distribution de gaz, d'électricité, d'eau ainsi que des entités chargées du transport urbain et ferroviaire . L'AECG permettra aussi aux entreprises européennes de faire leur entrée sur le marché public canadien, un marché florissant, notamment grâce à l'annonce de la mise en place de la Banque de l'infrastructure du Canada dans le budget 2017 du gouvernement canadien.

Meilleure mobilité de la main-d'œuvre

L'AECG aura aussi pour effet d'augmenter la mobilité de la main-d'œuvre entre l'Europe et le Canada en facilitant les déplacements temporaires de certaines catégories de personnes comme les gens d'affaires . Il sera donc plus facile pour les entreprises qui soumissionneront sur des appels d'offres de faire affaire avec l'UE en ayant une personne directement sur le terrain . Il sera également possible, dans certains cas, pour les entreprises offrant, par exemple, des services d'installation et d'entretien, d'envoyer leurs propres employés sur place afin de superviser le travail, ou de former des travailleurs à cette fin . Un autre aspect intéressant de l'AECG est le chapitre sur la reconnaissance des qualifications professionnelles, qui vise à établir une procédure afin de faciliter les négociations potentielles d'accords de reconnaissance des qualifications pour les professions et les métiers réglementés . Conséquemment, il sera éventuellement plus facile pour les entreprises canadiennes et européennes de recruter de la main-d'œuvre qualifiée.

Élimination des droits

L'Accord éliminera l'ensemble des droits qui sont actuellement perçus sur les produits originaires qui sont utilisés pour la construction et l'entretien des infrastructures . Font notamment partie de cette catégorie les matériaux de construction, les installations de production d'énergie, l'équipement électrique, les produits ferroviaires et les produits des technologies de l'information et de la communication liés aux infrastructures . L'élimination de ces droits représente un avantage

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

économique important pour les entreprises canadiennes qui devaient payer des droits élevés sur plusieurs catégories de produits . Par exemple, les droits de douane sur les équipements de production et de distribution d'énergie pouvaient s'élever à 14 %, et à 6,5 % sur les produits de béton . Les produits européens entrant sur le marché du Canada seront eux aussi libres de droits.

Coopération en matière de réglementation

Finalement, l'Accord mettra aussi en place le protocole relatif à l'acceptation mutuelle des résultats de l'évaluation de la conformité . Ce protocole facilitera l'acceptation par le Canada et l'UE des résultats de tests et l'homologation de produits provenant de l'autre partie, ce qui entraînera une baisse des coûts pour les entreprises . En effet, une entreprise qui devait se déplacer en Europe pour faire homologuer son produit pourra le faire au Canada et cette homologation sera reconnue par l'UE . Ce même processus s'appliquera aux entreprises européennes désirant faire reconnaître leurs produits au Canada . Ce protocole vise entre autres le matériel de construction, la machinerie, le matériel électronique et l'équipement classé ATEX (« Atmosphere explosive »).

En conclusion, une fois l'AECG en vigueur, même de façon provisoire, les entreprises canadiennes et européennes auront un accès privilégié au marché de chacune des parties à l'Accord . Les entreprises auront alors tout avantage à s'attarder aux nouvelles opportunités d'affaires résultant de l'application de l'Accord dans le secteur des infrastructures.

La biométhanisation : un marché en plein essor au Québec

La biométhanisation est un procédé de traitement des matières organiques par fermentation sans oxygène. Les produits qui résultent de ce procédé sont le biogaz (ou biométhane) ainsi qu'un résidu solide appelé digestat. Le biogaz peut être valorisé sous forme de production d'énergie thermique ou électrique, ou encore, une fois raffiné, il peut remplacer le gaz naturel. Le digestat peut, quant à lui, être utilisé comme fertilisant organique. La biométhanisation est considérée comme une source d'énergie renouvelable qui participe à la transition énergétique vers une économie décarbonisée.

Au Québec, les débuts de cette forme d'énergie remontent à plusieurs années avec des projets privés comme la centrale Gazmont en 1996, située près de la carrière Miron à Montréal, ainsi que la centrale d'EBI Énergie en 2003, située à Saint-Thomas, dans la région de Lanaudière . Plus récemment, en 2016, le cabinet Lavery a participé au financement du projet Biomont, une centrale de cogénération au biogaz située à Montréal, dans l'arrondissement de Villeray — Saint-Michel — Parc-Extension.

Le secteur de la biométhanisation connaît un nouvel élan depuis 2010, avec la mise sur pied du Programme de traitement des matières organiques par biométhanisation et compostage[1] qui a eu comme conséquence d'encourager les municipalités et les acteurs privés à développer des projets en ce domaine . Cette initiative, mise sur pied par le gouvernement du Québec et s'appuyant sur les ressources du Fonds vert, vise à bannir d'ici 2020 toute forme d'enfouissement de matières organiques . Plus récemment, en 2016, le gouvernement fédéral a confirmé des investissements de 5 G$ sur 5 ans[2], par l'intermédiaire du Fonds pour l'infrastructure verte, qui vise notamment à réduire la production de gaz à effet de serre.

Les divers programmes offrent un soutien financier à plusieurs types de promoteurs-exploitants, notamment des villes (40 %), des municipalités régionales de comtés (« MRC », 13 %) et des sociétés d'intérêts communs (47 %), réunissant à la fois des villes, des entreprises privées et des MRC . À ce jour, on compte sept projets en développement, deux en phase de construction, trois en phase de mise en service et quatre en phase d'exploitation . Parmi les projets les plus importants en développement, nous pouvons mentionner ceux de la Ville de Montréal (237 M$ d'investissements), de la Ville de Québec (124 M$) et de la Ville de Laval (123 M$) . Les quatre projets réalisés et en exploitation sont ceux de la Vallée-du-Richelieu, de la Ville de Rimouski, de la MRC de Rocher-

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

Percé et de l’entreprise Multitech Environnement, Rouyn-Noranda.

La taille des projets varie d’une collectivité à l’autre en fonction de la quantité de tonnes métriques à traiter annuellement . Le coût total de l’investissement se situe dans une fourchette de 1,3 M$ à 237 M$ (médiane de 27,1 M$) . Les deux paliers de gouvernements participent au financement des divers projets dans des proportions qui varient entre 20 % et 70 % du coût total des projets (moyenne à 53 %) . Outre les financements octroyés par les gouvernements provincial et fédéral, le solde du financement est partagé entre les villes et des investisseurs privés.

La biométhanisation représente une technologie encore relativement jeune au Québec et même au Canada . Sa maîtrise demande un certain temps d’adaptation, un défi auquel doivent faire face les promoteursexploitants . La mise en œuvre de tels projets implique une appréciation adéquate des risques liés à la conception, à la construction, aux choix technologiques ainsi qu’à la gestion opérationnelle, au risque de voir déraper les coûts . À cet égard, la nécessité d’importer un savoirfaire extérieur semble encore de mise, puisqu’un grand nombre de fournisseurs et d’exploitants participant à ces projets sont des entreprises venant d’Europe ou des États-Unis . Pour les entreprises européennes, le nouvel accord de libre-échange Canada-Europe pourrait certainement favoriser leur implication de manière accrue.

Enfin, un autre défi présenté par ces projets est celui de la rentabilité, à savoir la valorisation des extrants par rapport au coût des intrants et du processus de production, le tout dans un contexte de pression sur les prix du gaz et de l’électricité . Toutefois, la montée en régime du marché du carbone, qui englobe désormais le Québec, l’État de Californie et l’Ontario, semble ouvrir la voie à une nouvelle source de revenus pour les promoteurs, et pourrait contribuer à bonifier le modèle financier de ces projets.

En conclusion, le programme du gouvernement du Québec a contribué à l’essor de plus de 16 projets de biométhanisation à travers la province, contribuant ainsi à réduire son empreinte environnementale . Le dernier en date est le projet de biométhanisation à Matane, pour lequel la municipalité vient de réaliser un appel d’offres en date du 6 avril 2017 . Ces projets représentent autant d’occasions d’affaires potentielles pour des entreprises œuvrant dans divers domaines, tels que le traitement des déchets, le traitement des eaux, les énergies renouvelables, etc ., et qui souhaitent diversifier leurs activités en profitant de l’essor de l’économie verte.

---

1. Programme s’échelonnant jusqu’au 31 décembre 2017 : www.mddelcc.gouv.qc.ca/programmes/biomethanisation/
2. www.infrastructure.gc.ca/plan/gi-iv-fra.html

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.