lavery
Avocats

Les dernières nouvelles du marché canadien des infrastructures / Privatisation des aéroports canadiens : pourquoi, comment et quels sont les enjeux? / Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada

20 juillet 2017

TABLE DES MATIÈRES

Les dernières nouvelles du marché canadien des infrastructures

- L'Ontario dépose un budget équilibré incluant 30 G$ d'investissement en infrastructures
- La Nouvelle-Écosse dépose son deuxième budget équilibré et augmente ses investissements dans les autoroutes
- Nouvelle capacité de production de GNL à Montréal, fruit d'un partenariat stratégique entre Gaz Métro et Investissement Québec
- SNC-Lavalin achète la société de génie britannique WS Atkins
- Le Parlement canadien présente un projet de loi autorisant la création de la Banque de l'infrastructure du Canada
- Le gouvernement canadien lance le processus de recrutement pour la direction de la Banque de l'infrastructure du Canada
- Les rumeurs de vente de l'aéroport Pearson à Toronto s'intensifient .
- Pattern et Samsung clôturent le financement du projet éolien North Kent Wind .
- Metrolinx ajoute Alstom comme fournisseur pour les projets de trains légers sur rails de la région de Toronto
- Brookfield devrait lancer un nouveau méga fonds d'infrastructures en 2018
- Concert Infrastructure Fund clôture sa quatrième levée de fonds
- L'Ontario clôture sa deuxième vente d'actions d'Hydro One .
- Blackstone lance un fonds d'infrastructures de 40 G$ US
- Bientôt des projets éoliens au large des côtes du Canada ? .
- Les gouvernements du Canada et du Nunavut annoncent l'octroi d'un financement pour 9 projets d'infrastructure communautaires dans 19 collectivités .
- Innergex réalise l'acquisition de trois projets éoliens en France

La privatisation des aéroports canadiens : pourquoi, comment et quels sont les enjeux ?

Loi sur la Banque de l'infrastructure

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

- Waterloo lance un appel d'offres pour un centre de transit en mode PPP
- Infrastructure Ontario lance le processus de préqualification pour la gare Rutherford
- L'AMT octroie un contrat à l'entreprise chinoise CRRC
- La secrétaire américaine aux transports, Elaine Chao, précise le plan d'infrastructure de l'Administration Trump
- Appel de propositions financières pour le projet éolien québécois communautaire Nicolas-Riou

du Canada : les points saillants

Les dernières nouvelles du marché canadien des infrastructures

L'Ontario dépose un budget équilibré incluant 30 G$ d'investissement en infrastructures

Le gouvernement de l'Ontario a déposé un budget équilibré pour 2017, qui augmente de 30 G$ les investissements relatifs au plan d'infrastructure de 13 ans. Les investissements les plus importants concernent les projets de transport dans l'ensemble de la province, et plus particulièrement le transport en commun.

Les grands investissements en infrastructure totalisent 156 G$ au cours de la prochaine décennie, répartis de la manière suivante :

- 56 G$ pour le transport en commun;
- 26 G$ pour les autoroutes;
- plus de 20 G$ en subventions d'investissement pour les hôpitaux, y compris 9 G$ pour la construction de nouveaux projets hospitaliers d'envergure;
- près de 16 G$ en subventions d'investissement pour les conseils scolaires.

Les nouveaux projets de systèmes de transport en commun annoncés antérieurement seront réalisés en utilisant l'approche de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (« **DMFA** ») de l'Ontario. Ces projets comprennent le TLR Eglinton Crosstown, le TLR Finch West, le TLR Hamilton, le TLR Hurontario (Mississauga), le TLR ION - phase 1 (Waterloo), la Ligne de la Confédération (Ottawa), le TLR Ottawa - phase 2, le projet de voies rapides d'autobus York Viva (vivaNext) et plusieurs stations pour le service ferroviaire express régional GO.

Par ailleurs, des travaux de conception et de planification sont en cours en vue de l'exploitation d'un nouveau système de train rapide de Toronto à Windsor.

Enfin, certains projets routiers utilisant le modèle DMFA sont à différents stades de réalisation : l'agrandissement de l'autoroute 401 vers la route régionale 25, la phase 2 de l'autoroute 407 (en cours de construction) et l'agrandissement de l'autoroute 427 (en cours de construction).

La Nouvelle-Écosse dépose son deuxième budget équilibré et augmente ses investissements dans les autoroutes

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

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a déposé son deuxième budget équilibré consécutif, qui comprend un surplus de 136,2 M$. Le budget de 2017 comporte notamment un investissement supplémentaire de 390 M$ au cours des sept prochaines années pour doubler trois tronçons d'autoroutes dans la province.

Les projets d'autoroutes consistent en ce qui suit :

- doubler le tronçon de 38 kilomètres de l'autoroute 104 de Sutherlands River à Antigonish;
- doubler le tronçon de 22 kilomètres de l'autoroute 103 de Tantallon à Hubbards;
- doubler le tronçon de 9,5 kilomètres de l'autoroute 101 de Three Mile Plains à Falmouth, y compris le pont-jetée de Windsor;
- construire la route express jumelée Burnside.

Aucun nouveau péage n'est prévu pour financer ces projets. Les péages sur l'autoroute 104 (Cobequid Pass) seront retirés.

Le budget a aussi réaffirmé l'engagement de réaménager le QEII Health Sciences Centre, possiblement en partenariat public-privé (« **PPP**»).

La Nouvelle-Écosse compte deux autres projets PPP opérationnels : le Central Nova Scotia Correctional Facility et l'East Coast Forensic Hospital.

Nouvelle capacité de production de GNL à Montréal, fruit d'un partenariat stratégique entre Gaz Métro et Investissement Québec

Le 24 avril 2017, la présidente et chef de la direction de Gaz Métro, Mme Sophie Brochu, et le président-directeur général d'Investissement Québec, M. Pierre Gabriel Côté, ont annoncé que les nouvelles capacités de production de gaz naturel liquéfié (« **GNL** ») de Gaz Métro GNL, filiale de Gaz Métro et d'Investissement Québec, sont désormais disponibles à l'usine de liquéfaction de Gaz Métro située à Montréal.

Annoncé en septembre 2014, le projet visait à doter l'usine existante d'infrastructures de chargement et d'un nouveau train de liquéfaction destiné à tripler la production et les livraisons annuelles de GNL. L'usine de liquéfaction de Gaz Métro, la seule du genre dans l'est du Canada, dispose maintenant d'une capacité de production annuelle de plus de 9 milliards de pieds cubes de GNL. Elle est ainsi en mesure de répondre à la demande croissante de différents marchés pour le GNL, une source d'énergie concurrentielle et moins émissive que les produits pétroliers.

L'approvisionnement en GNL constitue un avantage pour les entreprises qui ne bénéficient pas de la proximité d'un réseau de pipelines. Rappelons que Gaz Métro GNL approvisionne déjà la mine Renard de Stornoway, des camions lourds de plusieurs sociétés de transport dont le Groupe Robert, Transport Jacques Auger et Transport YN.-Gonthier, ainsi que le traversier F.?A. Gauthier de la Société des traversiers du Québec. Groupe Desgagnés a lui aussi commandé quatre navires qui pourront fonctionner au GNL. Enfin, Arcelor Mittal a également annoncé un projet pilote d'utilisation du GNL à son usine de bouletage de Port-Cartier.

Le GNL provient de l'usine de liquéfaction de Gaz Métro, en fonction depuis 45 ans dans l'est de Montréal. Le gaz naturel liquéfié est entreposé dans les réservoirs cryogéniques de l'usine. Deux quais de chargement servent à approvisionner des camions-citernes, qui, à leur tour, alimentent des stations de ravitaillement ou se rendent directement chez les clients. Le GNL peut être livré aux clients dans un rayon de plus de 1000 kilomètres de l'usine de liquéfaction, stockage et regazéifaction (LSR), ou encore être vaporisé rapidement et injecté dans le réseau gazier pour répondre aux besoins d'équilibrage en période de pointe hivernale.

SNC-Lavalin achète la société de génie britannique WS Atkins

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

SNC-Lavalin a procédé à l'acquisition de la société de génie britannique WS Atkins pour un montant de 3,6 G$, grâce notamment à un financement de 1,9 G$ de la Caisse de dépôt et placement du Québec (« **CDPQ** »). Compte tenu de cette acquisition, la société d'ingénierie québécoise espère désormais générer des revenus annuels de 12,1 G$.

Fondée en 1938, WS Atkins est une société de services-conseils spécialisée en conception, ingénierie et gestion de projet qui a généré un chiffre d'affaires de 1,86 milliard GBP en 2016. Ayant son siège social au Royaume-Uni, la société emploie 18 000 collaborateurs et dispose de bureaux en Europe, en Amérique du Nord, au Moyen-Orient et en Asie. Elle demeure la plus grande société de génie au Royaume-Uni, la 4e plus grande société spécialisée en génie et en architecture en Europe et l'une des 10 sociétés les plus présentes au Moyen-Orient et aux États-Unis. Elle compte parmi ses clients des sociétés telles que Airbus, BP, EDF, Rolls Royce et Hitachi ainsi que plusieurs gouvernements, dont celui de l'Angleterre, des États-Unis, du Danemark et même de la Chine (China Harbourg Engineering).

SNC-Lavalin a réalisé l'achat de la totalité du capital-actions de la compagnie en contrepartie de 3,6 G$ en espèces, soit 20,80 GBP par action, ce qui donne à WS Atkins une valeur d'entreprise de 4,2 G$.

Le financement de 1,9 G$ de la CDPQ comprend un placement privé de 400 M$ en capital-actions ainsi qu'un prêt 1,5 G$ garanti par les actions et les flux de trésorerie de la participation de SNC-Lavalin dans l'autoroute 407 à Toronto.

Le reste du financement serait obtenu grâce à des bons de souscription de 1,2 G$, un tirage de 350 millions GBP sur sa facilité de crédit existante et un prêt à terme non garanti de 350 000 GBP auprès d'un consortium de banques nord-américaines.

SNC-Lavalin comptera désormais 53 000 employés sur la planète (contre 35 000 actuellement), ce qui fera d'elle l'une des plus importantes sociétés d'ingénierie à l'échelle mondiale. La multinationale québécoise souhaite prendre de l'expansion en Europe, une zone où sa part de marché plafonne à 5,3 %.

Le Parlement canadien présente un projet de loi autorisant la création de la Banque de l'infrastructure du Canada

Le 11 avril 2017, la Chambre des communes a procédé à la première lecture du projet de loi C-44 sur la Banque de l'infrastructure du Canada.

La loi établit la Banque de l'infrastructure du Canada à titre de société d'État qui investira, et cherchera à attirer des investissements du secteur privé dans des projets d'infrastructure canadiens générateurs de revenus.

Tous les projets de loi doivent passer par trois lectures différentes à la Chambre des communes. La Chambre débat le projet de loi à la deuxième lecture et vote à la troisième. Si la Chambre adopte le projet de loi, le texte est ensuite présenté au Sénat et est soumis à un protocole similaire. Le projet de loi doit recueillir l'approbation des deux chambres pour devenir en vigueur.

Le ministre des Finances, Bill Morneau, a déclaré en mars que la Banque de l'infrastructure du Canada deviendrait opérationnelle fin 2017.

Le gouvernement canadien lance le processus de recrutement pour la direction de la Banque de l'infrastructure du Canada

Le gouvernement canadien a lancé le processus destiné à recruter la haute direction de la Banque

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

de l'infrastructure du Canada (« **BIC** »).

Dans un communiqué daté du 8 mai 2017, le gouvernement canadien a mentionné qu'il choisirait d'abord un président du conseil d'administration. Le conseil d'administration et le chef de la direction seront choisis plus tard. Le gouvernement prévoit que la BIC sera pleinement opérationnelle d'ici la fin de l'année 2017.

La Banque de l'infrastructure du Canada investira jusqu'à 35 G$ du gouvernement fédéral dans les projets d'infrastructure dans le cadre du plan d'investissement de 180 G$ sur 12 ans du gouvernement.

Selon le communiqué du gouvernement, le siège de la BIC sera situé à Toronto et la nouvelle institution devrait avoir le statut de société d'État. La Banque collaborera avec des partenaires d'investissement provinciaux, territoriaux, municipaux, autochtones et privés afin d'inciter des fonds de pension et autres investisseurs institutionnels à investir dans des projets d'infrastructure générant des revenus.

Le projet de loi sur la création de la BIC en est maintenant à l'étape de la deuxième lecture à la Chambre des communes.

Les rumeurs de vente de l'aéroport Pearson de Toronto s'intensifient

InfraAmericas rapporte certaines rumeurs – non confirmées par Transport Canada - suivant lesquelles les actifs de l'aéroport international Pearson de Toronto seraient en vente.

est toutefois plutôt question d'une prise de participation minoritaire qui attirerait vraisemblablement des fonds de pension canadiens.

Rappelons que le gouvernement fédéral, à la suite du rapport du Conseil consultatif sur la croissance économique du ministre des Finances du Canada publié en octobre 2016 et qui proposait la privatisation des aéroports de Toronto, Vancouver, Montréal, Calgary, Edmonton, Ottawa, Winnipeg et Halifax, a engagé le Crédit Suisse en 2016 pour étudier les avantages et l'impact de la privatisation des huit plus grands aéroports du Canada.

Nous savons que le gouvernement fédéral étudie cette possibilité depuis plus d'un an. Toutefois, il n'a pas encore dévoilé sa position sur le sujet.

Waterloo lance un appel d'offres pour un centre de transit en mode PPP

Le 28 avril, la région de Waterloo a lancé un appel d'offres pour l'établissement d'un nouveau centre de transport multimodal au centreville de Kitchener, en Ontario.

Le King Victoria Transit Hub devrait être divisé en deux lots, le premier comprenant un hall de transit, 100 places de stationnement, une place publique et une place de transit et le deuxième des plateformes ferroviaires GO/VIA situées dans le corridor ferroviaire Metrolinx.

Les parties intéressées ont jusqu'au 30 juin 2017 pour présenter leurs qualifications pour le projet. La municipalité prévoit annoncer le 31 août 2017 son choix d'au plus trois équipes retenues.

Infrastructure Ontario lance le processus de préqualification pour la gare Rutherford

Le 2 mai 2017, Infrastructure Ontario (« **IO** ») a lancé le processus de préqualification (RFQ) destiné à sélectionner des promoteurs du secteur privé afin de concevoir, construire et financer le projet de la gare Rutherford, ce qui comprend l'agrandissement du corridor ferroviaire et du stationnement.

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

Le projet fait partie du programme conjoint Regional Express Rail de IO et Metrolinx qui vise à améliorer l'infrastructure de transport en commun dans les régions du Grand Toronto et de Hamilton. D'autres projets récemment entrepris dans le cadre de ce programme comprennent la gare de Cooksville, Union Station et la gare de Stouffville.

La demande de propositions (RFP) devrait être publiée cet automne.

Cet appel d'offres marque le lancement du premier projet en mode PPP de IO cette année. Selon le rapport de la société d'État daté de l'automne 2016, près de neuf PPP devraient être lancés au cours de l'année civile 2017.

L'AMT octroie un contrat à l'entreprise chinoise CRRC

L'Agence métropolitaine de transport (« **AMT** ») octroie un contrat à l'entreprise chinoise CRRC pour la construction de 24 voitures destinées à ses trains de banlieue, préférant cette dernière à Bombardier Transport.

Depuis 2014, la société d'État chinoise effectue une percée en Amérique du Nord, ayant décroché des contrats de matériel roulant à Boston, Chicago et Philadelphie, pour lesquels Bombardier soumissionnait également. Le contrat de l'AMT représente toutefois le premier contrat important de CRRC au Canada.

Selon le journal Les Affaires, CRRC aurait proposé 69 M$ pour les 24 voitures à deux étages, pour lesquelles l'AMT avait prévu un budget de 103 M$. CRRC a vraisemblablement bénéficié de la décision de l'AMT de faire passer de 25 à 15 % l'exigence de contenu canadien afin d'attirer davantage de soumissionnaires.

Les premières voitures de CRRC doivent être livrées à l'AMT dans 24 mois, c'est-à-dire au printemps 2019.

Rappelons qu'en 2009, une filiale de CRRC, Zhuzhou Electric Locomotive, avait voulu participer à l'appel d'offres pour les voitures du métro de Montréal, ce qui lui avait été refusé. Le contrat a finalement été accordé à un consortium composé de Bombardier et d'Alstom.

La secrétaire américaine aux transports, Elaine Chao, précise le plan d'infrastructure de l'Administration Trump

Au cours de différentes interventions, notamment dans un discours du 15 mai 2017 à la Chambre de commerce des États-Unis, ainsi que le 17 mai dans un témoignage devant le Comité sénatorial sur l'environnement et les travaux publics, la secrétaire américaine aux transports, Elaine Chao, a déclaré que l'Administration Trump envisage de publier son plan d'infrastructure au cours des prochaines semaines.

Elaine Chao a notamment déclaré que le plan se concentrerait sur les « principes » plutôt que sur des projets précis.

Ce plan inclurait 200 G$ en financement fédéral direct, qui permettront de mobiliser 1 trillion US $ (mille milliards) d'investissements dans les infrastructures au cours des 10 prochaines années.

Elle n'a pas expliqué le processus par lequel les États pourraient obtenir des fonds fédéraux, mais a souligné que l'Administration cherchait à associer des financements publics et privés pour les projets futurs.

La secrétaire a déclaré que 16 ministères différents, dont le Trésor, le ministère du Travail et le ministère de la Défense, cherchent à explorer les possibilités d'investissement privé au-delà du

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

secteur des transports, dans l'énergie, l'eau et l'Internet à haut débit et même les hôpitaux pour anciens combattants.

Elaine Chao a déclaré que, s'il n'y avait pas de « solution unique » pour répondre aux besoins d'infrastructure des États-Unis, le processus d'autorisation nécessitait quant à lui d'être réformé pour que l'Administration puisse réaliser son plan. Elle a notamment souligné que la Federal Highway Administration a créé un groupe de travail ayant pour mission d'explorer les moyens de rationaliser le processus d'approbation des projets d'infrastructure.

Les partenariats public-privé seront l'une des nombreuses options de financement que l'Administration explorerait, a déclaré Elaine Chao.

« Ce n'est pas l'emplacement du projet qui est déterminant dans une analyse VFM (*Value For Money*), mais la possibilité d'économies d'échelle et les occasions pour l'innovation et l'efficacité du secteur privé », a-t-elle déclaré. En clair, Elaine Chao précise que la question n'est pas de savoir si un projet doit ou non être assujetti à un péage, mais plutôt si le potentiel de partenariat financier entre le gouvernement fédéral, les États, les collectivités locales et le secteur privé permettrait d'offrir aux contribuables une meilleure valeur que les modes de réalisations classiques.

Appel de propositions financières pour le projet éolien québécois communautaire Nicolas-Riou

EDF Énergies nouvelles (« **EDF EN** ») a lancé un appel d'offres auprès des banques commerciales et des investisseurs institutionnels pour le financement du projet éolien Nicolas-Riou au Québec.

Rappelons que le parc éolien Nicolas-Riou est un projet communautaire réalisé en partenariat entre EDF EN Canada, les MRC du Bas-Saint- Laurent, la Première Nation Malécite de Viger et la Régie intermunicipale de l'Énergie – Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. Le projet est détenu à 50 % par EDF EN Canada.

Situé dans le Bas-Saint-Laurent, sur des terres publiques et privées, le projet Nicolas-Riou comptera 65 éoliennes de marque Vestas pour une puissance totale installée de 224,25 MW, et bénéficiera d'un contrat d'achat d'électricité avec Hydro-Québec d'une durée de 25 ans. Le coût approximatif du projet est estimé à 500 M$.

Nicolas-Riou est l'un des trois projets éoliens attribués par Hydro- Québec dans le cadre de l'appel d'offres communautaire de 450 MW du 18 décembre 2013. Il s'agit du 8e projet éolien obtenu par EDF EN au Québec à la suite des appels d'offres de 2008, 2010 et 2013. Il représente aussi le quatrième projet détenu par EDF EN en partenariat avec des MRC.

Le projet est actuellement en phase de construction - entièrement autofinancée par les promoteurs – et le début des opérations commerciales est prévu pour décembre 2017. Le financement recherché s'appliquera donc seulement à la phase d'opération.

La forme du financement recherché n'est pas encore précisée à ce stade : dette bancaire commerciale, prêt institutionnel à long terme ou structure hybride, toutes les options sont envisagées.

Pattern et Samsung clôturent le financement du projet éolien North Kent Wind

Pattern Development et Samsung ont clôturé dans le courant du mois de mai 2017 un financement de 300 M$ pour le projet éolien North Kent de 100 MW en Ontario.

Le syndicat de prêteurs est composé de BMO, CIBC, KDB, KfW, Banque Nationale du Canada et Sumitomo Mitsui. Selon les informations publiées par InfraAmericas, le financement serait de type

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

construction plus 12 ans et porterait intérêt à un taux de CDOR (Canadian Dollar Offered Rate) plus 162,5 points de base.

La construction du projet est en cours et les opérations devraient débuter au 1er trimestre 2018.

Le North Kent a été l'un des projets d'énergie renouvelables que Samsung a développé avec le gouvernement de l'Ontario en vertu du Green Energy Investment Agreement (GEIA).

Metrolinx ajoute Alstom comme fournisseur pour les projets de trains légers sur rails de la région de Toronto

Selon un communiqué daté du 12 mai 2017, Metrolinx a indiqué avoir qualifié Alstom en tant que fournisseur alternatif de voitures de type train léger sur rails pour les projets d'Eglinton LRT et de Finch West LRT.

Alstom serait ainsi mandatée pour fournir 61 véhicules ferroviaires légers, ce qui représente un contrat d'une valeur d'environ 529 M$.

Rappelons qu'un litige oppose Metrolinx et Bombardier sur les délais de livraison des véhicules. Le processus de règlement de ce litige pourrait prendre de 8 à 12 mois, et Metrolinx souhaitait s'assurer d'une solution de rechange au cas où Bombardier serait incapable de respecter son contrat

Eglinton LRT est un projet de 5,3 G$ qui devrait entrer en service en 2021. En 2010, Metrolinx avait conclu un contrat avec Bombardier pour la livraison de 182 véhicules, dont 76 destinés à Eglinton LRT et 23 pour Finch West LRT.

Alstom va construire 17 véhicules pour le projet Finch West LRT et, si nécessaire, 44 pour Eglinton LRT. S'il s'avère que les véhicules d'Alstom ne sont pas nécessaires pour Eglinton LRT, ils seront réaffectés au projet Hurontario LRT.

Brookfield devrait lancer un nouveau méga fonds d'infrastructures en 2018

Selon les renseignements disponibles, Brookfield Asset Management prévoirait lancer un nouveau fonds d'infrastructures en 2018, qui pourrait dépasser les 20 G$ selon certains analystes.

Rappelons que Brookfield a clôturé en juillet 2016 le fonds Brookfield Infrastructure Fund III (BIF III) à 14 G$ US avec des engagements de la part de plus de 120 investisseurs, et qui serait d'ores et déjà investit à plus de 45 %.

La taille croissante des fonds d'infrastructures au cours des dernières années est le reflet d'un intérêt croissant à l'échelle mondiale dans les actifs d'infratructures. Par ailleurs, de plus en plus d'occasions d'investissement pourraient apparaître puisque le marché américain évalue la façon dont le capital privé peut jouer un rôle dans l'amélioration des actifs d'infrastructure tels que les aéroports, les routes à péage et les ponts.

Le plus grand fonds d'infrastructures lancé à ce jour demeure Global Infrastructure Partners III, qui a clôturé à 15,8 G$ US en janvier 2017.

Concert Infrastructure Fund clôture sa quatrième levée de fonds

En date du 15 mai 2017, le fonds d'infrastructure Concert, basé à Vancouver (Colombie-Britannique), a annoncé avoir procédé à une quatrième levée de fonds pour un montant de 150 M$, entièrement souscrite par les actionnaires existants. Cette nouvelle levée de fonds porte l'augmentation totale du capital du fonds à 505 M$.

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

Rappelons que Concert Infrastructure Fund a été lancé en 2010 et se concentre principalement sur les investissements directs et à long terme sur des actifs d'infrastructure canadiens, axés sur l'infrastructure sociale et les partenariats publics-privés. L'actionnariat du fonds est constitué de 10 fonds de pension syndicaux. Le fonds détient des investissements en portefeuille pour une valeur totale de 2,2 G$.

L'Ontario clôture sa deuxième vente d'actions d'Hydro One

Selon une annonce du 17 mai, l'Ontario a clôturé une deuxième offre d'actions d'Hydro One et a recueilli 2,79 G$.

La province a vendu 120 millions d'actions ordinaires à 23,25 $ par unité. L'Ontario détient maintenant 49,4 % des actions ordinaires émises et en circulation d'Hydro One. RBC Marchés des capitaux et CIBC Marchés des capitaux ont agi comme preneurs fermes dans le cadre de cette opération.

La province prévoit lever au total environ 9 G$ en vendant progressivement jusqu'à 60 % d'Hydro One. Le gouvernement provincial prévoit utiliser 4 G$ de ce produit pour financer des projets d'infrastructure par l'intermédiaire d'un fonds public appelé Trillium Trust. Le solde du produit de la vente, soit 5 G$, servirait à rembourser la dette existante d'Hydro One.

Rappelons que c'est en avril 2016 que la province de l'Ontario avait effectué sa première vente de 12,1 % de ses actions d'Hydro One sur le marché public.

Blackstone lance un fonds d'infrastructures de 40 G$ US

La banque d'investissements Blackstone entend profiter du plan d'infrastructure de l'Administration Trump et investira 20 G$ US dans un fonds axé sur l'infrastructure, avec le fonds d'investissement public d'Arabie saoudite (Public Investment Fund of Saudi Arabia ou « **PIF** »).

Avec une stratégie centrée sur le marché américain, Blackstone et PIF souhaitent établir un portefeuille de 100 G$ US d'investissements en capital-actions et dettes.

Blackstone prévoit par la suite augmenter d'environ 20 G$ le capital du fonds en faisant appel à d'autres investisseurs.

Bientôt des projets éoliens au large des côtes du Canada ?

Copenhagen Infrastructure II et le développeur canadien Beothuk Energy ont signé au mois de mai un accord de coentreprise pour réaliser des projets éoliens au large des côtes canadiennes.

Le premier projet en cours de développement est celui de la baie de Saint-George de 180 MW, situé à 18 km au large de Terre-Neuve. Si la nouvelle coentreprise parvient à financer le projet avec succès, celui-ci constituerait le premier projet éolien offshore au Canada.

La valeur estimée du projet de la baie de Saint-Georges pendant la construction serait de 555 M$. Selon Beothuk Energy, la valeur du projet pourrait doubler pour s'établir à 1,1 G$ après la mise en service.

Les promoteurs s'attendent à obtenir des approbations réglementaires d'ici le 4e trimestre de 2017. Un contrat d'achat d'électricité serait annoncé pour 2018. La construction devrait débuter en 2019. Le projet devrait utiliser des turbines Siemens de 8 MW.

Parmi les autres projets en cours de développement, on retrouve Burgeo Banks (1000 MW), l'Île-du-

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

Prince-Édouard (200 MW), le Nouveau-Brunswick (500 MW), la Baie-Sainte-Anne (500 MW) et Yarmouth (1000 MW).

Les gouvernements du Canada et du Nunavut annoncent l'octroi d'un financement pour 9 projets d'infrastructure communautaires dans 19 collectivités

Les gouvernements du Canada et du Nunavut accordent un financement conjoint de plus de 230 M$ pour neuf projets d'amélioration d'infrastructures sur l'ensemble du territoire. Au total, 19 collectivités profiteront de ces projets qui visent l'amélioration de la gestion des déchets solides ainsi que des réseaux d'aqueduc et d'égout sur l'ensemble du territoire. Le financement fédéral est versé par l'intermédiaire des Fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées (« **FEPTEU** ») et du Fonds des petites collectivités (« **FPC** »).

Ces projets s'ajoutent aux projets du FEPTEU annoncés en septembre 2016 dans le cadre de l'entente bilatérale signée par le Canada et le Nunavut, ainsi qu'aux projets du FPC annoncés en février 2016 et en février 2017.

Innergex réalise l'acquisition de trois projets éoliens en France

En date du 24 mai 2017, Innergex énergie renouvelable inc. (TSX : INE) a annoncé avoir réalisé l'acquisition de trois projets éoliens en France d'une capacité totale installée de 119,5 MW auprès de Velocita Energy Developments (France) Limited (filiale de Riverstone Holdings LLC). Innergex possède un intérêt de 69,55 % dans ces projets et le Régime de rentes du Mouvement Desjardins possède le 30,45 % restant.

Le 26 mai 2017, Innergex a par ailleurs annoncé que deux de ces parcs, en l'occurrence celui de Vaite (38,9 MW) et Rougemont-1 (36,1 MW), dont l'acquisition venait tout juste d'être conclue, ont été mis en service. L'électricité produite par ces parcs éoliens sera intégralement vendue aux termes de contrats d'achat d'électricité à prix fixe conclus avec Electricité de France (« **EDF** ») pour une période initiale de 15 ans, dont une portion du prix sera ajustée annuellement en fonction d'indices liés à l'inflation.

À la suite de la mise en service de ces deux projets, Innergex dispose désormais de 12 parcs éoliens en exploitation en France, et ce, un peu plus d'un an après la première acquisition.

La privatisation des aéroports canadiens : pourquoi, comment et quels sont les enjeux ?

Le 20 octobre 2016, le Conseil consultatif en matière de croissance économique a publié son rapport intitulé La voie vers la prospérité – relancer la trajectoire de croissance du Canada dans lequel il recommande la privatisation des aéroports des villes de Toronto, Vancouver, Montréal, Calgary, Edmonton, Ottawa, Winnipeg et Halifax. Cette proposition vise à assurer le financement nécessaire pour subvenir aux besoins en entretien, réparation et améliorations des infrastructures aéroportuaires d'ici la prochaine décennie. D'autres rapports sur le même thème, notamment celui de l'Institut sur la gouvernance d'organisations privées et publiques (IGOPP), publié en 2014, intitulé La gouvernance des aéroports au Canada, reconnaissent que le présent statut des aéroports ainsi que leur mode de capitalisation ne permettent pas de répondre adéquatement à leurs besoins. Nous examinerons donc dans un premier temps les objectifs d'une telle privatisation, puis le mécanisme juridique pour y parvenir, et enfin les possibles incidences économiques positives et négatives d'une telle opération.

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

Les objectifs

Le principal objectif derrière le concept de privatisation est le transfert du secteur public vers le secteur privé du poids économique que représente l'entretien et l'exploitation de ces infrastructures. Par ailleurs, les sommes dégagées par le gouvernement à l'issue d'un processus de privatisation pourront être réinvesties dans d'autres projets d'infrastructures, principe communément appelé « recyclage d'actifs ». Au Canada, dans un rapport daté du 7 février 2017, le C.D. Howe Institute a estimé que le produit potentiel d'une privatisation des aéroports canadiens se situerait entre 7 et 16 G$. Toutefois, une privatisation comporte également certains risques si les résultats économiques escomptés ne sont pas au rendez-vous et que le secteur privé peine à assurer l'entretien et l'exploitation de ces infrastructures.

Le statut juridique des aéroports au Canada

La plupart des aéroports du Canada, à l'exception de certains petits aéroports régionaux, sont administrés par des administrations aéroportuaires (ci-après les « **AA** »), qui sont des organismes à but non lucratif, sans capital-actions, constitués en vertu de la partie II de la Loi sur les corporations canadiennes [1]. Les AA sont locataires des terrains et bâtiments des aéroports aux termes d'un bail emphytéotique de 60 ans avec une option de renouvellement de 20 ans. De cette façon, le propriétaire des aéroports demeure le gouvernement canadien et les infrastructures ainsi acquises pendant la durée du bail par les AA doivent être cédées au gouvernement à l'échéance de celui-ci moyennant le paiement d'un montant symbolique de un dollar. Ainsi, en vertu de l'article 8 de la Loi relative aux cessions d'aéroports [2] ,les AA ne paient pas d'impôt sur le revenu, mais versent un loyer au gouvernement et paient une partie des taxes municipales[3].

Les divers moyens possibles de privatisation

Il existe plusieurs degrés à la privatisation d'une infrastructure d'aéroport. Il peut s'agir d'une pleine privatisation aux termes de laquelle le secteur privé remplace entièrement l'autorité publique. Il détient alors la propriété de l'infrastructure et en assure la gestion. D'autres structures peuvent également être envisagées, selon lesquelles l'autorité publique conserve la propriété de l'infrastructure tout en s'alliant au secteur privé par l'intermédiaire d'un contrat de gestion, d'une concession, ou la constitution d'une coentreprise. Les possibilités demeurent nombreuses.

Au Canada, la privatisation des aéroports passerait tout d'abord par la « corporatisation » des AA, soit l'ajout d'un capital-actions pour augmenter leurs liquidités disponibles. Cette « corporatisation » pourrait être effectuée de l'une ou l'autre des deux façons suivantes, à savoir : (i) le gouvernement fédéral pourrait adopter une loi spéciale prévoyant la conversion des AA en sociétés par actions régies par la Loi canadienne sur les sociétés par actions [4], ou (ii) il pourrait adopter une loi spéciale transférant les actifs, créances et employés des AA à une société par actions créée parallèlement.

Ces modifications à la structure des AA auraient également des conséquences au niveau des droits et intérêts présentement détenus par certains créanciers aux termes des dettes financières déjà contractées : les institutions financières et les porteurs d'obligations notamment. Par exemple, en vertu des Master Trust Indentures, ententes qui encadrent les financements obligataires contractés par certaines AA, les porteurs des obligations en circulation devraient consentir à cette privatisation par l'adoption d'une résolution spéciale. Qu'il s'agisse de changements de structure ou de transferts d'actifs, nous sommes en présence d'un mécanisme qui modifierait le statut d'entreprise des AA, et par conséquent requerrait l'approbation des créanciers.

Par ailleurs, en matière de réglementation aérienne, le Canada est assujetti aux normes internationales de transport aérien. Ces normes sont indépendantes de la nature du contrôle des

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

aéroports. En effet, les aéroports, qu'ils soient privés ou publics, doivent respecter des politiques précises aux termes des conventions internationales en ce qui a trait aux frais de service d'atterrissage, de survol et de passage. Ces exigences internationales imposent une responsabilité à l'État, même dans le cas où les infrastructures aériennes sont privatisées. L'État demeure responsable même s'il n'est plus propriétaire des aéroports. Cette réalité fait en sorte que les privatisations complètes ou partielles sont balisées par une réglementation. Cette réglementation, obligatoire pour assurer la conformité du pays aux normes internationales, réduit en partie la liberté de gestion que détiendrait une société privée propriétaire d'un aéroport et, de ce fait, aurait un impact sur son modèle d'affaires et sa rentabilité.

Les questions économiques

La privatisation des aéroports exige une analyse économique approfondie et un processus d'exécution rigoureux pour s'assurer de sa viabilité. À cet égard, le Chicago Midway Airport nous fournit un exemple de tentative de privatisation ratée. En effet, cet aéroport a participé à un programme pilote de privatisation, soit le Airport Privatization Pilot Program. Mais, alors que la transaction devait constituer la référence américaine en matière de privatisation, celle-ci a échoué en raison de l'écroulement des marchés de capitaux à la suite de la crise financière de 2008. La ville de Chicago avait à l'époque dépensé plus de 13 M$ US dans le processus de privatisation et le soumissionnaire a payé une pénalité de 126 M$ US. En 2013, après avoir relancé l'appel d'offres, la ville de Chicago a finalement retiré sa candidature du programme pilote de privatisation en raison du manque d'intérêt du secteur privé.

Dans un article datant de 2006 intitulé Airport Privatisation: Ownership Structure and Financial Performance of European Commercial Airports, Hans-Arthur Vogel présente l'enjeu de la privatisation comme suit : augmenter la performance des aéroports, alors qu'ils ne bénéficient plus des avantages financiers reliés à la caution morale du secteur public. Il conclut que le partenariat public-privé constitue la structure la plus susceptible d'assurer la rentabilité. Cette conclusion va dans le même sens que le rapport du ministre canadien des Transports de 2014 intitulé Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde – Tome 1 qui préconise la mise en place d'une protection contre l'insolvabilité, concurremment aux investissements du secteur privé.

Conclusion

L'idée d'une privatisation des aéroports ne date pas d'hier : de nombreux aéroports en Europe présentent des modes de détention privée. Nous pensons notamment à la privatisation de l'aéroport d'Heathrow en 1986, et celle de l'Aéroport de Francfort en 1997, ou encore plus récemment (octobre 2016) celle de l'aéroport de Nice. Néanmoins, il est clair que la situation des aéroports canadiens présente certaines particularités. La présence d'une structure d'exploitation déjà en place nécessite un processus en deux étapes : l'abandon de l'ancienne structure et la mise en place d'une nouvelle structure. Les expériences ailleurs dans le monde en semblable matière seront de la plus grande utilité aux autorités canadiennes dans la prise de décisions les plus appropriées pour le marché canadien.

Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada : les points saillants

Le 1er novembre 2016, dans la foulée de l'annonce d'importants investissements dans le domaine des infrastructures par le gouvernement Trudeau, le ministre des Finances Bill Morneau annonçait la création de la nouvelle Banque de l'infrastructure du Canada (« BIC »

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

ou « la Banque ») prévue pour l'année suivante. Au mois de mai 2017, le ministre désigné, soit le ministre de l'Infrastructure, Amarjeet Sohi, arrêtait finalement son choix sur Toronto comme lieu d'établissement de la future Banque de l'Infrastructure, malgré des efforts soutenus du gouvernement Couillard pour attirer la Banque à Montréal.

Dans ce contexte, une analyse du projet de loi C-44 sur la Loi sur la Banque de l'infrastructure Canada, au stade de sa première lecture, s'avère pertinente afin de comprendre la véritable mission de la Banque, les modalités de sa gouvernance et de sa gestion, de même que les pouvoirs qui lui seront conférés.

Mission

La mission première de la Banque consiste à investir dans les infrastructures, notamment au moyen de véhicules financiers innovateurs, mais également à attirer des investissements de nature privée ou institutionnelle dans des projets d'infrastructure au Canada, dans une optique plus générale de développement économique global et de soutien à la viabilité de l'infrastructure au pays. Cette mission implique en premier lieu pour la Banque de recevoir et de structurer les propositions de projets en plus de négocier avec les promoteurs. En second lieu, la Banque doit agir comme centre d'expertise en matière de projets d'infrastructure, ce qui signifie qu'elle devra fournir des avis au gouvernement sur des projets, en plus de recueillir et d'évaluer des données sur l'état des infrastructures au pays.

Gouvernance

Le conseil d'administration de la Banque sera composé de 8 à 12 administrateurs, nommés par le ministre après une possible consultation auprès des provinces. Les administrateurs seront nommés à titre amovible pour des mandats renouvelables de quatre ans. Le président n'est cependant nommé pour aucune durée particulière. Le gouvernement peut mettre fin au mandat d'un administrateur ou encore le conseil peut le faire sous réserve de l'approbation du gouvernement. Par ailleurs, selon ce projet de loi, le ministre désigné peut créer des comités pouvant être partiellement composés de membres du conseil d'administration de la Banque pour le conseiller ou auxquels il peut déléguer certains pouvoirs.

Gestion et contrôle de la Banque

La Banque de l'infrastructure doit soumettre annuellement, comme la plupart des sociétés d'État, un plan d'entreprise auprès du ministre désigné aux fins d'approbation par le gouvernement. De la même façon, elle doit soumettre annuellement au ministre désigné un budget de fonctionnement ainsi qu'un budget d'investissement visant l'exercice suivant. Ce budget devra être approuvé par le Conseil du trésor, sous réserve de l'accord du ministre des Finances.

Pouvoirs

La Banque dispose de plusieurs pouvoirs afin de protéger les investissements qu'elle effectue. Les investissements de la Banque peuvent prendre diverses formes; elle peut investir dans le capitalactions d'une entreprise, lui consentir un emprunt, acquérir des instruments dérivés, acquérir et détenir une sûreté, ou encore acquérir ou aliéner des droits ou intérêts dans des biens meubles, ou immeubles, ou des entités. La Banque ne peut cependant consentir de garantie d'emprunt, sauf si les garanties sont approuvées par le ministre des Finances. Par ailleurs, ce dernier est notamment autorisé à verser à la Banque des sommes ne dépassant pas 35 G$, à approuver des garanties d'emprunt et à consentir des prêts sur le Trésor à la Banque. Tous les cinq ans par la suite, le ministre désigné devra faire effectuer un examen des dispositions et de l'application de la Loi sur la Banque de l'infrastructure du Canada pour que ce rapport soit ensuite déposé devant

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

chaque chambre du Parlement

La future Banque de l’infrastructure jouira donc de pouvoirs étendus visant à lui donner la mesure de ses ambitions : assurer la pérennité et le renouvellement des infrastructures au Canada tout en stimulant la croissance économique.

---

1. S.R.C. 1970, c. C-32.
2. L.C. 1992, c. 5.
3. Loi concernant Aéroports de Montréal, L.Q. 1991, ch. 106.
4. L.R.C. 1985, c. C-44.

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