

## Assemblée publique annuelle de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC)

### Période de questions

Le 23 avril 2021

#### Transcription de la période de questions en direct

L'allocution prononcée fait foi.

#### Participants de la BIC

**Tamara Vrooman**

Banque de l'infrastructure du Canada - Présidente du conseil d'administration

**Ehren Cory**

Banque de l'infrastructure du Canada - Président-directeur général

#### Opératrice

Je vous souhaite la bienvenue à l'assemblée publique annuelle de la Banque de l'infrastructure du Canada. Cette séance durera 30 minutes.

Aujourd'hui, nous sommes accompagnés de la présidente du conseil d'administration de la BIC, Tamara Vrooman ainsi que du président-directeur général de la BIC, Ehren Cory.

#### **Tamara Vrooman — Présidente du conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure du Canada**

Merci beaucoup Sylvie. Bonjour. Je suis Tamara Vrooman et je suis présidente du conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC). Merci d'être des nôtres pour cette période de questions de l'assemblée publique annuelle. Je me joins à vous depuis Sea Island à Vancouver sur les terres traditionnelles du peuple Musqueam et je souhaite rendre hommage au passé et au présent des anciens.

Je préside le conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure du Canada depuis un peu plus de deux mois maintenant. Pendant cette brève période, j'ai été très impressionnée par les efforts que la Banque a déployés pour exécuter son Plan de croissance de 10 milliards de dollars : électrification, transport d'électricité, infrastructure pour les peuples autochtones, réductions de gaz à effet de serre et expansion des corridors ferroviaires. La Banque joue un rôle fondamental dans la création du genre d'infrastructure qu'il faut au Canada pour être compétitif et pour assurer la croissance de l'économie.

Nous avons eu l'occasion de partager certains de ces résultats dans une vidéo préenregistrée. J'espère que vous avez eu l'occasion de la visionner. Si ce n'est pas le cas, vous pouvez y accéder sur notre site Web. Je vous encourage vivement à la consulter.

Nous avons reçu des questions à l'avance et nous sommes également ouverts à répondre à vos questions en direct au cours des 30 prochaines minutes.

Alors sans plus tarder, je vous présente notre président-directeur général, Ehren Cory à qui je cède la parole. Merci.

## **Ehren Cory — Président-directeur général, Banque de l'infrastructure du Canada**

Merci Tamara. C'est un plaisir de vous retrouver et je vous remercie toutes et tous d'être des nôtres. Je vous parle depuis mon domicile à Toronto. Toronto est le territoire traditionnel de nombreuses nations, dont les Mississaugas du Credit, les Anishnabeg, les Chippewa, les Haudenosaunee et les Wendat. Toronto est aujourd'hui le territoire de nombreux peuples des Premières Nations, des Inuits et des Métis et je suis très fier de leur rendre hommage.

C'est véritablement l'un des miracles et l'une des bizarreries de la pandémie, puisque Tamara et moi venons des deux côtés du pays. En fait, nous n'avons jamais été dans la même pièce, ce qui est bien regrettable et nous en parlons souvent. La BIC, comme tout le Canada, a été très résiliente face aux difficultés que nous traversons aujourd'hui et nous avons rapidement adopté ce mode de travail virtuel. Alors merci beaucoup d'être des nôtres virtuellement pour cette assemblée publique annuelle. Comme Tamara vous le disait, dans l'enregistrement, si vous l'avez visionné, vous avez vu les progrès que nous avons réalisés pendant l'année écoulée et ce que nous envisageons pour l'avenir et où nous voyons le grand potentiel de la BIC pour les mois à venir.

À la BIC, notre mandat est d'être un catalyseur pour la construction de nouvelles infrastructures. Nouer des partenariats entre le secteur public et le secteur privé signifie que nous devons mobiliser une grande variété de parties prenantes. L'assemblée d'aujourd'hui nous offre l'occasion de continuer à faire cela. C'est pourquoi nous sommes très heureux de répondre à vos questions, à la fois celles que vous aurez envoyées à l'avance, comme l'a mentionné Tamara, et celles que vous poserez en direct.

Nous travaillons constamment avec les gouvernements de tout le Canada ainsi que des partenaires privés et institutionnels pour investir dans des projets et construire davantage d'infrastructures qui profitent au Canada.

Notre objectif est de construire plus d'infrastructures, plus rapidement. Ces infrastructures doivent contribuer à la croissance économique, à la lutte contre les changements climatiques et créer des communautés connectées.

Au cours des derniers mois, nous avons annoncé des projets très importants dans les secteurs de l'Internet haut débit, du transport, de la distribution d'électricité et du stockage d'énergie par batterie. Nous avons encore beaucoup à annoncer jusqu'à l'été. Particulièrement dans les secteurs de la rénovation énergétique des bâtiments commerciaux, des autobus à zéro émission et de l'énergie propre.

Nous sommes ravis de cet essor. Vous avez peut-être vu dans notre vidéo un résumé en détail de ces progrès et des domaines dans lesquels nous voyons un potentiel de croissance pour la BIC à l'avenir.

Sur ce, j'aimerais commencer par répondre à certaines des questions que nous avons reçues à l'avance par courriel. Je céderai ensuite la parole à notre animatrice, Sylvie, pour répondre aux questions qui

nous proviennent en direct. Mais je vais commencer par celles que nous avons reçues à l'avance et Tamara, répondra aussi à certaines questions.

La première question que nous avons reçue nous provient de Daniel Rubinstein, de la Fédération canadienne des municipalités. Voici la question : « Comment évolue l'approche de la BIC en matière de collaboration avec les municipalités au sujet des investissements potentiels, notamment dans les secteurs prioritaires comme les véhicules à zéro émission et l'Internet haut débit? Comment cette approche assure-t-elle une coordination entre les subventions fédérales et le financement de la BIC? »

Alors il y a quelques éléments que j'aimerais aborder dans cette question.

D'abord c'est intéressant. Nous avons eu l'occasion de discuter avec la Fédération canadienne des municipalités ainsi qu'avec des maires de municipalités et des gestionnaires municipaux pour comprendre leurs priorités. L'infrastructure est détenue par tous les ordres de gouvernement et il y a des infrastructures qui sont à la fois publiques et privées. Il ne fait aucun doute que les municipalités sont les principales propriétaires de l'infrastructure qui font fonctionner notre vie quotidienne.

Donc, si notre mandat est de construire davantage et de créer des partenariats pour réaliser ces projets, les municipalités sont des parties prenantes essentielles pour nous. Plus précisément, Daniel a posé une question sur deux de nos programmes : les véhicules à zéro émission et l'Internet haut débit. J'en mentionnerai un troisième : notre Initiative de rénovations énergétiques des bâtiments. C'est dans le cadre de ces initiatives que nous avons le plus d'interactions avec les municipalités aujourd'hui. Elles ont des caractéristiques similaires. Ce sont des activités commerciales. Elles génèrent des revenus et, d'une certaine façon, elles s'autofinancent, au moins partiellement.

Nous pensons que les autobus à zéro émission et les rénovations énergétiques des bâtiments sont des exemples vraiment intéressants de projets types de la BIC en raison du flux de paiements qui peut provenir des économies qu'ils génèrent. Donc, pour les véhicules à zéro émission, vous remplacez le bus diesel ou le bus électrique qui ont un grand impact sur l'environnement, mais qui ont aussi un grand impact économique, car vous économisez sur les coûts de carburant. Ces économies peuvent être utilisées pour rembourser un prêt de la banque et c'est la même chose pour les rénovations.

Nous constatons de nombreuses possibilités de travailler avec les municipalités pour les aider à financer cette nouvelle infrastructure dans le domaine des parcs d'autobus, de la rénovation et de l'Internet haut débit sans que ce soit une charge supplémentaire pour le contribuable. Nous pensons que nous pouvons contribuer à cela et que notre rôle est essentiel.

La deuxième partie de la question de Daniel concerne la coordination du financement et, cela, à mon avis c'est très important. Nous travaillons très étroitement avec nos collègues du gouvernement fédéral pour identifier où les solutions hybrides s'imposent.

Daniel nous posait une question sur l'Internet haut débit. C'est un excellent exemple. Dans ce secteur, nous travaillons avec Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE), à ce que l'on appelle le Fonds pour la large bande universelle (FLBU). Nous voulons voir comment la BIC peut contribuer à combler les écarts et comment le ministère, par l'entremise de son programme de subvention, pourrait combler le reste. Car lorsqu'il est question d'Internet haut débit, plus on s'éloigne des grandes villes, moins l'approche commerciale est viable. Il y a donc un besoin de solution hybride entre la BIC et nos collègues du gouvernement fédéral.

Donc, Daniel a posé une bonne question. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires, comme ISDE, sur la FLBU, avec INFC, le ministère de l'Infrastructure, qui est, bien sûr, le ministère dont

nous relevons. Nous travaillons avec eux sur le financement des parcs de véhicules à zéro émission. Dans ces deux cas, nous avons une approche coordonnée avec le ministère concerné.

Merci pour cette question.

La deuxième question est un peu plus générale et je crois que je vais l'adresser à Tamara. Elle nous vient de Colleen Kennedy du Canadian Club : « À quoi peut-on s'attendre à court et à long terme pour la BIC ? Très emballée d'entendre parler de vos projets. »

### **Tamara Vrooman — Présidente du conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure du Canada**

Merci Ehren et merci à Colleen pour cette question.

Nous nous concentrons à brève échéance sur le Plan de croissance de 10 milliards de dollars qui a été présenté à la Banque par le premier ministre et par mon prédécesseur, Michael Sabia, à la fin du mois d'octobre 2020. Comme vous le savez, ce Plan se concentre sur des éléments clés : l'agriculture, le commerce, l'Internet haut débit, les réductions de gaz à effet de serre, la création d'emplois, le stockage de l'énergie et les infrastructures autochtones, le transport en commun ainsi que l'électrification.

Nous nous sommes vraiment attachés à débloquer des fonds parce que nous savons qu'il y a, bien sûr, un déficit d'infrastructures essentielles dans notre pays. Alors que nous réfléchissons à nos futurs objectifs économiques, sociaux et climatiques, les infrastructures, évidemment, jouent un rôle clé à cet égard. En même temps, le gouvernement fédéral a commandé une étude des besoins d'infrastructure naturelle pour le pays, et cela aidera vraiment à déterminer où nous avons des lacunes et où nous devons accélérer le processus pour répondre aux besoins d'infrastructure.

Nous nous concentrons sur le Plan de croissance de 10 milliards de dollars, mais nous ne nous arrêtons pas là. Nous essayons de voir où la Banque a le plus grand rôle à jouer pour combler les écarts existants dans le financement d'éléments importants de l'infrastructure. Nous veillons ainsi à avoir l'infrastructure nécessaire à l'avenir. Que ce soit par rapport au transport d'électricité, il y a eu des questions aussi je crois par rapport à l'énergie, le traitement des eaux usées : quels seront nos besoins en infrastructure? Que peut-on anticiper pour les 10, 20, 30 prochaines années pour profiter de notre qualité de vie, du niveau de prospérité qui est un élément essentiel de notre identité en tant que pays, et bénéficier de ce dont nous avons besoin en tant que société?

Donc la Banque se concentre sur deux éléments essentiels : assurer l'exécution du Plan de croissance parce que cela aura des répercussions à court terme. Et, comme Ehren le disait, nous travaillons fort pour en faire plus et d'autres projets seront annoncés. D'autre part, nous nous tournons vers l'avenir pour travailler avec des partenaires sur des projets de plus grande envergure et plus transformationnels qui seront essentiels aux besoins d'infrastructure de notre pays à l'avenir, éclairés par l'évaluation nationale des infrastructures.

### **Ehren Cory — Président-directeur général, Banque de l'infrastructure du Canada**

Merci, Tamara. Je n'ai pas grand-chose à ajouter à cela. C'est parfait. Je pense ce qui est essentiel pour nous à la Banque, et nous en avons beaucoup parlé, vous et moi, c'est que - si nous faisons ce que vous venez de décrire et que nous nous tournons vers différents horizons, la clé pour nous est d'avoir un portefeuille et de le considérer comme un portefeuille équilibré. Équilibré à travers le pays, géographiquement, équilibré entre nos secteurs prioritaires, de l'Internet haut débit au transport en

commun en passant par l'énergie propre, et équilibré dans le temps. Donc, il y a des choses qui peuvent avoir un impact vraiment immédiat, sur lesquelles nous travaillons rapidement. Des projets prêts à démarrer qui ont un avantage économique à court terme. Des projets qui permettent d'utiliser l'infrastructure et de la rendre productive rapidement. Puis il y a des projets transformationnels à plus long terme.

Donc, nous nous concentrons vraiment sur l'élaboration d'un portefeuille.

Merci pour votre question, Colleen.

Je vais prendre une autre question reçue à l'avance. Nous en avons reçu plusieurs de Robert Ramsay qui est un agent principal de recherche au SCFP. Merci pour ces questions. Je vais répondre à l'une de ses questions. Toutes les questions auxquelles nous ne répondrons pas pendant cette séance seront affichées plus tard sur notre site Web, avec les réponses. Il en va de même pour les personnes qui poseront des questions aujourd'hui.

Robert a posé plusieurs questions sur l'eau et le traitement des eaux usées. L'une des questions est : « Veuillez expliquer pourquoi le canton de Mapleton s'est retiré d'un plan soutenu par la Banque pour un accord de 20 ans pour financer, exploiter, entretenir, concevoir et construire des installations de traitement des eaux usées existantes et nouvelles. »

Il s'agit d'un projet pour lequel la Banque a fourni des services-conseils et qui était dans notre viseur, puis Mapleton a décidé de ne pas aller de l'avant. C'est évidemment lié à un certain nombre de questions, comme je l'ai dit, au sujet de l'eau et du traitement des eaux usées. Donc, je pense que votre question, Robert, concernait plus largement la privatisation et la propriété publique du traitement des eaux. Alors, j'aimerais parler des deux.

Pour répondre à votre question, le canton de Mapleton a invité la BIC à participer à ses efforts de revitalisation du réseau de distribution des eaux comme option de financement et nous étions ravis d'y participer. Le canton gérait ce processus d'approvisionnement de façon concurrentielle et un certain nombre d'options étaient envisagées. Il était notamment question de trouver du financement dans le secteur privé et d'utiliser ou non le financement de la BIC. Finalement, ils ont décidé de ne pas le faire, ce qui est tout à fait acceptable. Nous respectons cette décision.

Je pense que ce qui est le plus important dans votre question, et j'aimerais simplement le souligner, c'est que dans ce projet, le canton a conservé et continue de conserver la propriété du système de distribution des eaux. C'est exactement ce qui se serait passé avec une option financée par la BIC. D'ailleurs cela peut parfois prêter à confusion. Nous recherchons des solutions qui relient le public et le privé. C'est absolument vrai. Mais ce n'est pas la même chose que la privatisation. Notre mandat n'est absolument pas de privatiser l'infrastructure, et cela ne fait pas partie de notre formule.

Vous savez, le domaine de l'infrastructure au Canada est très intéressant et diversifié, comme il l'est dans le monde entier. Il existe certains secteurs, comme l'Internet haut débit, qui relèvent pour la plupart du secteur privé. C'est le marché privé qui s'en occupe. Le transport d'électricité dans certaines régions de notre pays en est un autre exemple. Mais la majorité des infrastructures sont détenues et exploitées par le secteur public, qu'il s'agisse du transport en commun, d'une bonne partie de la production d'électricité, et ainsi de suite.

Le modèle de la BIC ne vise absolument pas à changer cela. Il n'est pas nécessaire de privatiser. Quand on parle de mobiliser des capitaux du secteur privé pour financer des projets, cela apporte beaucoup de

choses. Cela apporte de l'innovation, cela peut apporter de l'expertise, sur le plan technologique et commercial. Cela ne signifie en aucun cas que la structure de propriété des actifs soit modifiée.

J'apprécie beaucoup la question, Robert et j'espère que ma réponse était claire. Nous afficherons les réponses à vos autres questions sur notre site Web.

Alors sur ce, j'aimerais que l'on puisse prendre les questions de l'auditoire. Sylvie, vous avez peut-être des questions au téléphone ou sur l'Internet ?

### **Opératrice**

Absolument. Nous allons passer aux questions au téléphone. Si nous avons assez de temps, nous prendrons des questions de notre auditoire.

Pour le moment, nous n'avons pas de question au téléphone. Nous avons une question sur le Web de Karen Jordan du SCFP : « Une présentation faite au conseil d'administration de la Banque demande des nouveaux modèles d'investissement pour inciter l'investissement dans les usines de traitement des eaux. Veuillez nous donner davantage d'information par rapport au secteur des eaux usées. Quels sont les modèles envisagés par la BIC? »

### **Tamara Vrooman — Présidente du conseil d'administration, Banque de l'infrastructure du Canada**

Je peux commencer. Merci beaucoup pour la question. Je dirais que la communication a été faite au conseil d'administration avant que je n'en fasse partie, je ne l'ai donc pas vue. Mais votre question, je pense, rejoint certains des thèmes qui viennent d'être évoqués par Ehren Cory au sujet de la détention des usines de traitement des eaux et du rôle de la BIC dans le financement. Le fait que nous n'ayons pas de mandat visant à changer la structure de détention de l'infrastructure du pays s'applique au traitement de l'eau et des eaux usées.

Ehren, peut-être êtes-vous davantage familier avec cette présentation dont parle Karen.

### **Ehren Cory — Président et chef de la direction, Banque de l'infrastructure du Canada**

Merci Tamara. Merci pour la question.

Alors je pense que cela rejoint un peu la question précédente. L'eau et le traitement des eaux usées sont un excellent exemple. Ce n'est pas le seul cependant. La réponse que je vous donnerai est la suivante : La BIC a été créée pour combler un besoin. Il y a beaucoup de projets d'infrastructure privés qui n'ont pas besoin de la BIC. J'ai la chance de vivre dans une grande ville. J'ai une connexion Internet haut débit. Je la paye. Il existe un marché commercial et le gouvernement n'a pas besoin d'intervenir dans ce domaine.

À l'inverse, il y a beaucoup d'infrastructures qui sont vraiment publiques et pleinement financées par le secteur public. Les infrastructures sociales, les écoles et les hôpitaux fonctionnent de cette façon. Toutes sortes d'infrastructures.

Mais, entre les deux, il y a un groupe auquel une source de revenus est associée d'une manière ou d'une autre. Comme je l'ai dit, par « source de revenus », je veux simplement dire une certaine forme de

capacité de remboursement, car souvent dans le cas des autobus à zéro émission, la source de revenus fait vraiment référence aux économies.

Donc, il y a une forme de remboursement. L'eau en est un excellent exemple. Les clients paient pour l'utiliser. Ils paient une partie de l'utilisation de cet actif. Donc, quand nous parlons de modèles innovants, ce que cela signifie vraiment, c'est d'en tirer parti pour obtenir de l'innovation, pour attirer le financement du secteur privé, pour accélérer le renouvellement de notre secteur de l'eau. Si nous attendons de le faire grâce à un financement totalement public, il y a des contraintes. Le financement public dont nous disposons a des limites.

Notre idée est donc d'en faire davantage en tirant parti des capitaux privés. Encore une fois, cela ne change rien à la structure de propriété. Cela ne change en rien le coût de l'eau pour les utilisateurs. Je dis simplement : prenons l'actif actuel, examinons la façon dont il est géré aujourd'hui et essayons d'en tirer parti pour créer un modèle de financement hybride à la fois public et privé.

C'est donc à cela que nous faisons référence quand nous parlons d'un nouveau modèle d'investissement innovant.

## **Opératrice**

Nous avons le temps de prendre une dernière question sur le Web. De Jennifer Lukovich : « Quel rôle la science du climat peut-elle jouer dans le développement du portefeuille d'infrastructures et dans la lutte contre le déficit d'infrastructure au Canada du point de vue de la planification de la résilience pour les impacts à long terme des changements climatiques sur les infrastructures? »

## **Tamara Vrooman — Présidente du conseil d'administration, Banque de l'infrastructure du Canada**

Je vais commencer par répondre et ensuite je céderai la parole à Ehren.

Très brièvement, pour répondre à votre question Jennifer, je dirais que la science du climat peut jouer un rôle important. Je suis responsable de l'Aéroport de Vancouver qui est situé sur une zone inondable. Alors, lorsque l'on pense à l'investissement dans l'infrastructure on compte sur la science du climat pour comprendre l'environnement opérationnel que nous aurons à l'avenir, non seulement du point de vue de la réduction des émissions, une chose à laquelle on s'engage, mais aussi en ce qui concerne la sécurité, la sûreté et l'accès.

Alors la science du climat fait tout à fait partie de nos réflexions par rapport aux besoins futurs en matière d'infrastructure.

## **Ehren Cory — Président-directeur général, Banque de l'infrastructure du Canada**

Absolument Tamara et merci beaucoup pour la question Jennifer.

Pour ceux d'entre nous qui ont travaillé dans le domaine des infrastructures, il est absolument évident que la résilience et la réflexion à long terme sont importantes. Les infrastructures sont des actifs qui s'étendent sur des générations et généralement vous effectuez ces investissements sur des cycles de temps très longs.

Selon mon expérience, une des choses qui est très notable, et d'après votre question, je suppose que vous en avez été témoin également, c'est que beaucoup d'infrastructures sont conçues pour les 50 ou

100 ans à venir. Nous ferions mieux de planifier la tempête du siècle. Nous avons une tempête du siècle tous les cinq ans maintenant. Cela en dit long. Cela vous montre, qu'en fait, je pense que nous nous ajustons du point de vue de la planification. Notre monde de l'ingénierie, nos planificateurs de projets et nos promoteurs doivent très rapidement s'adapter à une nouvelle réalité et construire une infrastructure vraiment résiliente à long terme.

À la BIC, permettez-moi de revenir et de conclure sur le point le plus fondamental pour Tamara et moi. Notre travail comporte deux volets : d'abord, construire davantage d'infrastructures plus rapidement pour le bénéfice des Canadiens et d'autre part, obtenir des résultats. Qu'est-ce que l'infrastructure? L'infrastructure c'est un bien public. Les résultats sont : réduction des gaz à effet de serre, amélioration de la connectivité des Canadiens, que l'on parle du haut débit ou du transport en commun, et croissance économique par l'entremise de projets qui améliorent le PIB, créent des emplois, et favorisent la croissance économique du Canada grâce à un commerce accru et d'autres composants.

Donc tous les investissements que nous faisons sont perçus sous cet angle. Pour répondre à votre question un peu différemment Jennifer, nous examinons l'impact climatique dans tous nos investissements. Non seulement nous l'examinons mais c'est la question fondamentale que nous nous posons. On a la possibilité d'investir dans un réseau de transport en commun ou d'énergie propre. Quel est l'avantage du point de vue climatique, à la fois pour la réduction du gaz à effet de serre mais aussi pour la résilience à long terme?

C'est effectivement au centre de notre approche d'investissement. Alors merci pour la question.

## **Opératrice**

Merci beaucoup. Avant de conclure, avez-vous quelques remarques de clôture?

## **Tamara Vrooman — Présidente du conseil d'administration, Banque de l'infrastructure du Canada**

Allez-y Ehren et je conclurai.

## **Ehren Cory — Président-directeur général, Banque de l'infrastructure du Canada**

Merci à celles et ceux qui se sont joint(e)s à nous et à celles et ceux qui ont visionné la vidéo sur nos résultats que nous avons publiée il y a quelques heures. Si vous avez des questions auxquelles nous n'avons pas pu répondre aujourd'hui, n'hésitez pas à les soumettre. Nous sommes ouverts à y répondre non seulement à l'occasion de cette assemblée mais tout au long de l'année. D'ailleurs, pour faire notre travail convenablement, nous devons constamment communiquer avec les parties prenantes, les municipalités, les territoires, les provinces et les communautés autochtones. Cela signifie aussi discuter avec les investisseurs institutionnels et privés de tous ordres.

Cette assemblée n'est qu'un maillon d'une longue chaîne d'engagements et nous espérons avoir la possibilité de communiquer avec vous très bientôt.



## **Tamara Vrooman — Présidente du conseil d'administration, Banque de l'infrastructure du Canada**

Merci Ehren. Je souhaite vous remercier pour le leadership dont vous avez fait preuve depuis cinq mois en tant que président-directeur général de la BIC. Beaucoup des progrès que vous avez évoqués se sont faits rapidement sous votre leadership et celui de l'ensemble de l'équipe de la BIC. Je souhaite remercier le conseil d'administration également. Un groupe très diversifié de professionnel(le)s du secteur qui viennent des quatre coins du Canada, qui consacrent leur temps aux nombreux enjeux sur lesquels vous avez posé des questions : comment accélérer la construction d'infrastructures au profit du pays à long terme?

Évidemment, tout comme Ehren, j'aimerais vous remercier toutes et tous. Merci d'être des nôtres en ce vendredi qu'il soit tôt ou tard pour vous. Merci infiniment, nous sommes très reconnaissants de votre participation et nous sommes reconnaissants de voir à quel point vous vous intéressez aux activités de la Banque de l'infrastructure du Canada.

La Banque de l'infrastructure du Canada n'est qu'une partie d'un vaste réseau d'investissements qui met à profit les investissements privés et publics partout au Canada. Mais comme pour tout le reste dans notre formidable pays, notre diversité ajoute parfois aussi de la complexité. Le mandat de la Banque est d'être un vecteur visant à dénouer certaines de ces complexités pour accélérer la construction de cette infrastructure au Canada au profit de ses habitant(e)s.

Merci infiniment à toutes et à tous. J'apprécie beaucoup votre participation et j'espère vous retrouver très bientôt. Prenez soin de vous.

## **Ehren Cory — Président-directeur général, Banque de l'infrastructure du Canada**

Merci.

### **Opératrice**

Nous vous invitons à envoyer vos questions à l'adresse électronique prévue et nous y répondrons dès que possible. Merci d'avoir assisté à cette période de questions. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre site Web à [www.cib-bic.ca](http://www.cib-bic.ca). Merci et bonne journée.

### **Questions supplémentaires**

***Pouvez-vous donner des détails sur l'étude que la BIC entreprend sur le réseau de transport de la Porte de l'Asie-Pacifique et plus particulièrement sur le pont ferroviaire de New Westminster qui est un actif de plus de 100 ans appartenant au gouvernement fédéral? Chaque année, plus de marchandises transitent par ce pont que par le port de Montréal.***

Le pont de New Westminster est un élément essentiel d'un réseau d'infrastructures liées au commerce au service de notre économie canadienne.

Dans ce cas, la BIC collabore avec Services publics et Approvisionnement Canada, Transports Canada et Infrastructure Canada pour examiner les besoins du réseau de transport de la Porte de l'Asie-Pacifique, y compris le pont ferroviaire de New Westminster.

L'étude s'inscrit dans le cadre de l'initiative d'accélération de projet, qui fait partie de notre Plan de croissance pour soutenir la reprise économique et la création d'emplois tout en aidant également à la transition vers un avenir faible en carbone. Grâce à l'accélération de projet, nous pouvons déployer des ressources pour faire avancer les travaux critiques au stade initial, y compris les études et les modèles de financement. Ainsi nous permettons de faire avancer les projets afin qu'un financement de la BIC soit envisagé.

Pour le pont de New Westminster, cette étude permettra de :

- Déterminer les besoins en matière de circulation du pont ferroviaire de New Westminster et à élaborer des options pour le passage;
- Améliorer la compréhension du réseau de transport de la Porte de l'Asie-Pacifique;
- Examiner les goulots d'étranglement des infrastructures dans les réseaux de transport des Basses-terres continentales de la Colombie-Britannique et de Prince Rupert;
- Élaborer des recommandations pour améliorer la capacité des réseaux de transport des Basses-terres continentales de la Colombie-Britannique, de Prince Rupert et du pont ferroviaire de New Westminster.

***Le déploiement d'un parc d'autobus à zéro émission est une priorité pour notre réseau de transport. Depuis l'annonce de la création de la BIC, pouvez-vous parler des changements éventuels apportés à votre offre pour aider à électrifier nos parcs d'autobus?***

Les autobus à zéro émission réduisent les émissions et connectent les personnes. Pour les agences de transport en commun et les exploitants d'autobus scolaires, l'achat de tels bus représente un coût initial important qui peut être difficile à assumer.

Alors que nous mettons notre Plan de croissance à exécution, en nous concentrant sur les investissements à court terme pour soutenir les emplois et la relance économique, nous avons constaté une occasion dans le transport en commun en général et dans les autobus à zéro émission en particulier. Le Plan de croissance comprend un engagement de 1,5 milliard de dollars pour accélérer l'adoption d'environ 4 000 AZE, comprenant un mélange de transports en commun et d'autobus scolaires.

Pour les autobus à zéro émission, nous avons établi un ensemble clair de modalités pour nos investissements. Grâce à cela, les entreprises de transport en commun et les exploitants d'autobus scolaires pourront accéder à un financement abordable et à long terme pour les autobus à zéro émission et les infrastructures de recharge associées. Nous constatons déjà l'intérêt et l'adhésion, en particulier de la part des autorités de transport.

Il s'agit également d'un exemple de la façon dont la BIC travaille en collaboration avec Infrastructure Canada, étant donné que les projets AZE devraient nécessiter un financement combiné de la BIC et du programme de financement d'Infrastructure Canada.

**À l'avenir, que pouvez-vous nous dire de vos projets visant à tirer parti des investissements du secteur privé dans des projets d'amélioration de la productivité tels que les grands transports en commun et la distribution d'énergie?**

Notre travail consiste à optimiser les fonds publics en investissant dans des projets d'infrastructure générateurs de revenus qui sont dans l'intérêt public.

Nous nous concentrons sur une gamme de secteurs pour ces investissements, y compris le transport en commun et l'énergie. Notre approche est de faire preuve de souplesse et de nous adapter afin que notre façon d'investir aide à construire de nouvelles infrastructures. Il n'y a pas de solution universelle dans notre approche.

Nous structurons chaque investissement pour attirer des investisseurs du secteur privé qui sont prêts à partager le risque et à innover. Ce faisant, nous pouvons puiser dans le bassin de capitaux privés et institutionnels disponibles.

Parmi les exemples récents d'approches différentes dans le secteur de l'énergie, on trouve le projet de raccordement électrique sous le lac Érié, notre protocole d'entente pour participer au projet Oneida Energy Storage et nos travaux sur la ligne de transport électrique dans la région de Kivalliq.

De plus amples renseignements sur chacun de nos projets et sur l'engagement plus large de la BIC à investir cinq milliards de dollars dans l'énergie propre à long terme sont disponibles sur le [site Web](#) de la BIC.

**La Banque envisagera-t-elle d'utiliser le regroupement de projets comme moyen de fournir des infrastructures, y compris l'Internet haut débit, plus rapidement et de manière plus rentable?**

À la BIC, nous continuons de privilégier les approches novatrices qui nous permettent de mener à bien des projets qui génèrent des revenus et sont dans l'intérêt public. Nous savons faire preuve de souplesse et nous adapter, et il n'y a pas d'approche universelle.

Le secteur ou la classe d'actifs, la taille du projet et les investissements privés et institutionnels potentiels sont des considérations clés dans toute occasion. De plus, le promoteur du secteur public ou du territoire joue un rôle important dans la détermination de ces paramètres. Si un promoteur, ainsi que des promoteurs de projets privés et institutionnels, présentent des projets qui peuvent être regroupés, la BIC est ouverte à les examiner et à les évaluer.

L'Initiative de rénovations énergétiques des bâtiments commerciaux de la BIC en est un bon exemple. En effet, des bâtiments individuels pourraient être considérés comme faisant partie des portefeuilles d'actifs immobiliers selon une perspective globale pour regrouper les occasions de rénovations énergétiques à grande échelle.

Grâce à cette initiative, nous permettons aux propriétaires de portefeuilles du secteur privé ou aux agrégateurs de portefeuilles de regrouper un nombre important d'actifs de construction plus petits. Ainsi, de nombreuses rénovations de moindre envergure peuvent être effectuées grâce à des investissements plus importants. Ce faisant, la BIC permet des rénovations plus importantes qui peuvent donner lieu à

des économies d'exploitation dans les bâtiments et des réductions significatives de GES partout au pays.

Il s'agit d'un bon exemple de la façon dont nous personnalisons et adaptons notre financement afin de relever les défis particuliers de différents secteurs ou catégories d'actifs et de permettre aux projets de moindre envergure de bénéficier du financement de la BIC.

***En 2017, le gouvernement prévoyait que la BIC attirerait environ quatre dollars du secteur privé pour chaque dollar public investi (35 milliards de dollars publics pour mobiliser jusqu'à 187,8 milliards de dollars au total). Des rapports récents de la BIC et autres montrent que, jusqu'à présent, la Banque n'a pas réussi à susciter ce niveau d'intérêt du secteur privé. Cinq ans après et compte tenu de cette réalité, comment la BIC a-t-elle ajusté ses attentes quant au montant des investissements du secteur privé qu'elle sera en mesure d'attirer?***

Pour chaque projet, l'objectif de la BIC est d'inclure un montant d'investissements privés et institutionnels approprié. Il faut noter que le montant des capitaux privés et institutionnels sera déterminé par les paramètres économiques du projet, les risques, les résultats et plus encore.

Nous attirons des capitaux privés et institutionnels essentiels à la réalisation de nouveaux projets.

Nous sommes dans une nouvelle phase d'exécution. Entre le lancement du Plan de croissance en octobre 2020 et l'été 2021, les nouveaux engagements d'investissement de la BIC dans un large éventail de projets devraient totaliser 2,5 milliards de dollars. Le coût total en capital de ces projets est estimé à 5,9 milliards de dollars. Environ 2,6 milliards de dollars en capital privé et institutionnel seront également investis dans ces projets. Le reste proviendra des subventions supplémentaires du secteur public pour certains projets.

Avec le projet du REM annoncé précédemment, la BIC aura mobilisé près de 6 milliards de dollars en capitaux privés et institutionnels depuis sa création.

Cela signifie que les projets dont le coût total est supérieur à 12 milliards de dollars progresseront. La BIC est un facteur clé de succès pour ce nouvel investissement dans les infrastructures au Canada.

Alors que nous nous concentrons sur les engagements d'investissement à court terme, nous sommes en train d'évaluer, de structurer et d'analyser un engagement pour 40 projets supplémentaires. Plusieurs d'entre eux ont un fort potentiel d'investissement; il y aura d'autres investissements à venir.

***La Banque a présenté l'accord de Mapleton comme « innovant » et a déclaré qu'il était « potentiellement un projet pilote et une démonstration auprès des autres collectivités sur les défis liés à l'approvisionnement en eau potable et au traitement des eaux usées pour tout le pays. » Quel était précisément l'aspect innovant de ce modèle?***

***La grande majorité des systèmes de traitement des eaux et des eaux usées du Canada demeurent gérés et exploités par le secteur public et les propres documents de la Banque reconnaissent le haut niveau d'opposition publique à la propriété et au contrôle des systèmes***

***d'eau par le secteur privé. Dans ce cas, comment les projets futurs qui permettent aux entreprises privées de contrôler et de tirer profit des systèmes de traitement des eaux et des eaux usées – services reconnus par les Nations Unies comme droits de la personne – correspondent-ils aux critères énoncés par la Banque pour les projets d'intérêt public?***

Notre travail consiste à optimiser les fonds publics en investissant dans des projets d'infrastructure générateurs de revenus qui sont dans l'intérêt public. Notre approche est de faire preuve de souplesse et de nous adapter afin que notre façon d'investir aide à construire de nouvelles infrastructures. Il n'y a pas de solution universelle dans notre approche.

La BIC a été invitée par le canton de Mapleton à fournir des conseils sur le projet et une option de financement innovante pour leur projet d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées. Le financement de la BIC constituait une option supplémentaire pour aider Mapleton à mettre en œuvre ses besoins en matière d'investissement.

Le projet était conforme aux objectifs et aux principes énoncés par le canton, y compris le maintien du rôle de Mapleton en tant que régulateur des tarifs. Il s'agissait aussi de minimiser le fardeau financier des contribuables de Mapleton lors du financement de nouvelles infrastructures en plus de maintenir la capacité d'emprunt de Mapleton. Et nous respectons aussi la propriété publique des actifs de Mapleton.

La BIC s'engage avec des partenaires du secteur public partout au pays, y compris les municipalités. Elle est prête à adapter ses solutions d'investissement à chaque promoteur de projet et à ses priorités en matière d'infrastructure. La BIC n'a pas comme mandat de vendre des biens publics ou de privatiser.

***Les infrastructures génératrices de revenus sont tributaires de frais d'utilisation régressifs et de péages qui frappent beaucoup plus durement les utilisateurs de services à faible revenu que les utilisateurs plus aisés. Ces frais et péages sont facturés pour les services essentiels sur lesquels les gens comptent pour leur bien-être quotidien, comme l'énergie, l'eau et le transport en commun. La Banque a-t-elle pris en compte les droits de la personne et l'équité dans son approche à l'égard des infrastructures qui doivent générer des revenus pour financer les profits privés?***

Les infrastructures sont diverses et couvrent de nombreux types de projets, allant de ceux qui sont construits à des conditions purement commerciales à ceux qui sont entièrement financés par le gouvernement au moyen de subventions ou de dépenses directes.

L'objectif de la BIC est de réduire le déficit d'infrastructure au Canada en établissant des partenariats avec les secteurs public et privé pour identifier les occasions et les projets d'intérêt public.

La BIC n'octroie pas de subventions et elle n'investit pas lorsque le secteur privé peut le faire seul. La BIC complète les capitaux publics et attire des capitaux privés et institutionnels lorsque cela est nécessaire afin de construire une infrastructure qui peut produire des résultats pour le Canada.

La BIC fait des investissements qui sont guidés par la *Loi sur la BIC*, l'Énoncé des priorités et des responsabilités de la ministre de l'Infrastructure et des Collectivités et le plan d'entreprise approuvé.

***Il est probable que l'inflation augmentera l'année prochaine et dans les années à venir, à mesure que davantage d'argent sera investi dans la reprise économique, au Canada et à l'étranger. Cela rendra le financement privé beaucoup plus cher que le financement public pendant toute la durée d'un projet. Que fait la BIC pour se préparer à un environnement où le financement privé – et les attentes de rendement qui l'accompagnent – augmente considérablement le coût des projets d'infrastructure pour le public?***

***La BIC vise-t-elle à répondre aux besoins des entités FPTMI dans l'intérêt public (page 2 du Plan d'entreprise 2020-2025) ou de « solliciter des partenariats » et de « travailler à contre-courant du marché » comme l'a dit Ehren Cory au secteur des partenariats public-privé (PPP) le 17 novembre 2020? Dans la vidéo préenregistrée, Ehren Cory indique : « La BIC n'a pas comme mandat de vendre des biens publics ou de privatiser de quelque façon que ce soit ». (11m51s) Étant donné que les PPP privatisent la prise de décision, l'emploi et le financement des actifs publics, quand pouvons-nous nous attendre à ce que la BIC mette fin à son association avec les PPP? Avec une inflation à la hausse, la Banque du Canada a signalé des hausses de taux d'intérêt en 2022 et au-delà. Le coût d'emprunt plus élevé favorisera un financement public moins cher par rapport à un financement privé plus coûteux. Comment la BIC va-t-elle ajuster son objectif déclaré de créer des marchés pour le financement privé et d'étendre les PPP au Canada à la lumière de ces réalités imminentes en matière de taux d'intérêt ?***

La BIC exerce ses activités dans le contexte des secteurs prioritaires et du montant total des capitaux engagés par le gouvernement du Canada. Le Canada s'est imposé comme un chef de file en matière d'investissement dans les infrastructures et de modèles impliquant le secteur privé.

La BIC fait preuve de souplesse et sait s'adapter afin que notre façon d'investir aide à construire de nouvelles infrastructures. Nous structurons chaque investissement pour attirer des investisseurs du secteur privé qui sont prêts à partager le risque et à innover. Ce faisant, nous sommes en mesure de combler un déficit en puisant dans les bassins de capitaux disponibles dans les secteurs privé et institutionnel.

Nous pouvons y parvenir en finançant des projets à des taux inférieurs et en absorbant certains risques qui font obstacle à la réalisation de projets. Nous catalysons les investissements et le rendement du secteur privé pour réaliser des projets. Lorsque la BIC fournit du financement à faible coût, comme un prêt pour de nouvelles infrastructures à construire, elle accélère les nouveaux investissements dans les infrastructures à court terme et permet le remboursement du prêt à long terme.

La BIC adopte une approche de portefeuille pour évaluer les risques et les gérer au fil du temps dans le cadre financier établi. Au niveau de chaque projet, la BIC tient également compte des avantages et des risques des projets dans le contexte de la gestion du risque d'entreprise et d'investissement.

***Le transit est un bien net; il est aussi important de faire circuler plus d'autobus que de rendre les parcs de véhicules plus écologiques. Nous savons que le transfert modal, des véhicules de tourisme au transport en commun, est aussi important que le choix du carburant qui fait tourner le moteur. Une augmentation du parc de transport en commun, contrairement à tous les autres véhicules sur la route, signifie moins d'émissions dans l'ensemble. Bien que nous soyons en faveur d'une transition vers des réseaux de transport en commun à faible émission de carbone,***

***nous voulons savoir si les municipalités ont les fonds nécessaires pour augmenter la taille de leur parc de véhicules, et pas seulement pour le rendre plus écologique. Notre objectif est d'obtenir le meilleur rapport qualité-prix, pour obtenir le meilleur service possible. Les travailleurs du transport en commun souhaiteraient un approvisionnement sans recourir à une autre propulsion, afin de garantir que nous fournissons les meilleures valeurs possibles aux contribuables municipaux. Pouvez-vous préparer une analyse coûts-avantages du coût du cycle de vie d'un véhicule électrique par rapport à un véhicule à carburant conventionnel? Serait-il possible d'exempter les agences de transport de l'obligation de s'approvisionner par le biais de la Banque de l'infrastructure? L'approvisionnement conventionnel est plus efficace économiquement et meilleur pour notre environnement. Pouvons-nous accéder au financement par le biais de l'approvisionnement conventionnel?***

Le transport en commun est un secteur prioritaire pour l'investissement de la BIC. Nous collaborons étroitement avec les opérateurs de transport en commun et les chefs de file du secteur du transport en commun pour développer des solutions allant des trains légers sur rail au service rapide par bus, des métros aux bus à zéro émission et plus encore.

Toutefois, la BIC n'est pas propriétaire de réseaux de transport en commun et n'est pas responsable de l'approvisionnement. Le choix ultime quant à la façon d'obtenir l'infrastructure de transport en commun est déterminé par le promoteur du projet comme les sociétés de transport en commun.

La BIC peut offrir un financement qui vient s'ajouter aux programmes de financement fédéraux. Le gouvernement du Canada a pris des engagements importants en matière de transport en commun, le plus récent étant l'annonce de 14,9 milliards de dollars.

La BIC devrait être considérée comme un outil supplémentaire qui, combiné avec des programmes et des subventions publics, ainsi que des financements privés et institutionnels, peut soutenir et accélérer le développement de leurs projets d'infrastructure comme le transport en commun.

### ***Où en est l'approbation du projet de train à grande fréquence de VIA Rail?***

***La BIC élargira-t-elle ses engagements récents envers VIA Rail et la planification de l'expansion du service ferroviaire à grande vitesse pour les voyageurs au Canada? Quelle est la vision de ce projet et quel rôle la BIC pense-t-elle que le secteur privé pourrait jouer dans son développement, sa construction et son exploitation?***

Le train à grande fréquence de VIA Rail Canada est un projet hautement prioritaire pour la BIC.

Le Bureau de projet conjoint (BPC) pour le train à grande fréquence entre VIA Rail et la BIC se concentre sur les travaux de planification et de pré-approvisionnement, y compris l'alignement, la fréquence du service, le coût, les questions d'ordre technique et les solutions financières pour attirer des capitaux privés. La BIC a apporté son expertise au BPC, aux côtés de VIA Rail et des autres experts impliqués, tels que l'ingénieur du maître d'ouvrage.

Une partie du mandat du BPC consiste à faire des recommandations au gouvernement pour faciliter le déploiement éventuel du service de train à grande fréquence dans le corridor Québec-Toronto.

Il convient de noter que dans son budget 2021, le gouvernement a engagé 491,2 millions de dollars sur six ans à l'égard de VIA Rail Canada pour des investissements dans l'infrastructure qui appuieraient le succès global du projet de train à grande fréquence. Ces investissements aideront à réduire les goulots d'étranglement, à améliorer la fluidité et la connectivité, et permettront à VIA de franchir une étape importante vers le déploiement du train à grande fréquence dans le corridor. Le gouvernement s'est aussi engagé à fournir 4,4 millions de dollars en 2021-22 à Transports Canada et à VIA Rail Canada pour soutenir leur travail au côté du Bureau de projet conjoint afin de faire progresser la revue diligente et de réduire les risques du projet.

***Y a-t-il eu une promotion publique de cette réunion avant que la BIC ne l'annonce sur son compte Twitter le 22 avril? Comment la Banque a-t-elle informé le public de cette réunion? La Banque a-t-elle décidé d'ajouter une composante en direct et en personne à l'assemblée publique annuelle entre le 21 et le 23 avril, ou Ehren Cory et Tamara Vrooman devaient-ils répondre aux questions en direct dans le cadre de l'ordre du jour initial de la réunion?***

Nous menons régulièrement et fréquemment des activités de sensibilisation et d'engagement envers les parties prenantes afin de soutenir d'éventuels projets d'infrastructure et la collaboration entre la BIC et ses partenaires. L'assemblée publique annuelle était une mise à jour complète qui a donné aux parties prenantes un aperçu des progrès et des résultats. L'assemblée comprenait une vidéo enregistrée (disponible sur le site Web et accompagnée des allocutions publiées dans les deux langues officielles) et une période de questions et réponses en ligne et en direct. Une vidéo de la période de questions et réponses ainsi que les réponses écrites aux questions reçues sont disponibles sur le site Web dans les deux langues officielles. L'assemblée a été annoncée sur le site Web et les médias sociaux. Nous continuerons à dialoguer avec les parties prenantes de diverses manières, y compris par des mises à jour et des annonces sur les projets.

***En quoi le budget 2021, annoncé en début de semaine, fera-t-il avancer les projets de la BIC? Permettra-t-il à plus de projets de démarrer ou de se terminer plus tôt? En fin de compte, cela entraînera-t-il plus de collaboration?***

Les investissements de la BIC sont complémentaires aux autres programmes de subventions et de contributions du gouvernement fédéral qui sont disponibles.

Le budget 2021 propose un certain nombre de mesures visant à investir dans les infrastructures. Certaines sont liées aux secteurs prioritaires de la BIC, notamment les projets autochtones, l'Internet haut débit et les projets qui contribueront à réduire les émissions de GES.

La BIC collabore régulièrement avec ses homologues d'Infrastructure Canada et d'autres ministères fédéraux pour s'assurer que nous sommes alignés et coordonnés dans nos efforts. Elle fera en sorte que cette collaboration puisse garantir la construction d'un plus grand nombre de projets.

***Pouvez-vous nous dire comment l'équité est axée sur la conception, l'élaboration, la prestation et l'évaluation de vos priorités? Deux exemples / questions spécifiques : Comment la BIC s'assure-t-elle que les ménages qui doivent assumer des coûts d'énergie élevés sont prioritaires par rapport à l'offre de véhicules électriques et des priorités de rénovation? Comment la BIC***



***s'assure-t-elle que le financement des fiducies de placement immobilier multifamiliales à grand portefeuille n'accélérera pas le taux de roulement des locataires et l'éradication des locations abordables sur le marché?***

Les rénovations énergétiques des bâtiments sont un moyen notable d'avoir un impact important à long terme sur les infrastructures vertes du Canada et les résultats connexes.

La BIC se concentre sur les rénovations énergétiques des bâtiments commerciaux et publics.

Les autobus à zéro émission sont l'occasion d'accroître l'accessibilité au transport en commun écologique, de réduire les gaz à effet de serre et de réduire les coûts d'exploitation par rapport aux autres solutions d'autobus émettant des émissions.

Dans le cas des rénovations énergétiques et des autobus à zéro émission, l'analyse suggère qu'un investissement initial peut générer des économies significatives sur le cycle de vie au fil du temps.

***Au cours de cette période particulière, beaucoup de préoccupations ont été soulevées quant à la façon dont nos établissements de soins de santé étaient à la limite de leur capacité. Pouvez-vous nous éclairer sur le suivi des investissements dans les soins de santé?***

Comme l'ont démontré les événements de l'année écoulée, la qualité des soins de santé et des infrastructures de soins de santé est importante.

Cela étant dit, la BIC se concentre sur un ensemble de secteurs d'investissement prioritaires identifiés, soit les secteurs du transport en commun, des infrastructures vertes, de l'énergie propre, de l'Internet haut débit, du commerce et du transport.

***Quand pouvons-nous nous attendre à une vérification de la BIC?***

Chaque année, les états financiers de la BIC sont vérifiés à la fois par le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) et un vérificateur externe indépendant. Ils figurent dans notre rapport annuel déposé au Parlement et sont affichés sur notre site Web.

Le BVG effectue également un examen spécial au moins une fois par période de 10 ans pour confirmer que les actifs de la BIC sont adéquatement protégés et contrôlés, que ses ressources financières, humaines et matérielles sont gérées de façon efficiente et que ses activités sont réalisées avec efficacité.

***Les projets que vous proposez seront-ils suffisamment importants pour susciter l'intérêt de nos caisses de retraite canadiennes?***

La BIC entretient un dialogue permanent avec les chefs de file de l'infrastructure, y compris les principaux investisseurs institutionnels canadiens, pour discuter de la manière dont ils peuvent participer à la réduction du déficit d'infrastructure au Canada.

Le financement et les investissements de la BIC ne sont pas universels. Nous investissons dans des projets de toute envergure, dont plusieurs assez grands, comme le projet d'irrigation en Alberta et le

Réseau express métropolitain (REM), à Montréal. Nous prévoyons que les grands investisseurs institutionnels investiront aux côtés de la BIC dans des projets de cette envergure et de cette portée.

L'une des plus importantes caisses de retraite au Canada est en effet déjà impliquée dans le projet REM, qui est développé avec la CDPQ Infra, une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Nous attendons avec impatience d'autres projets qui mobiliseront du capital institutionnel.

À plus long terme, Infrastructure Canada a lancé le processus d'élaboration d'une Évaluation nationale des infrastructures. Le document de consultation actuel tient compte des besoins et des priorités du Canada pour les décennies à venir et de la nécessité d'envisager des options de financement. En effet, on y lit : « Les investisseurs en infrastructure, en particulier les fonds de pension publics, ont clairement exprimé leur désir d'investir dans les infrastructures canadiennes ».