



3 Janvier, 2013

### Mise à jour et clarifications des prochaines démarches de G7G

Cet important projet d'infrastructure est une initiative de **G7G** et des Premières Nations qui sera financé par le secteur privé. Le projet ferroviaire original du 19<sup>e</sup> siècle a contribué à la formation d'un pays. Celui-ci, quand il sera implémenté, contribuera au changement du pays. C'est pourquoi notre surnom est **UNRailCo**, qui signifie **Unifying Nations Railway Company**. Notre projet servira l'intérêt national des Canadiens, Américains, Aborigènes et non-Aborigènes, travaillant ensemble pour le bénéfice de tous.

Se servant de l'étude et des données du Al-Can Rail Link de 2005-07, **G7G** a préparé une mise à jour économique et une étude de la viabilité d'un chemin de fer prolongé entre l'Alaska et l'Alberta, construit spécialement pour le transport des produits bitumineux, raffinés ou non. Les résultats de ces démarches ont confirmé des opportunités importantes qui auraient le potentiel de multiplier par trois les revenus projetés, tout en produisant des bénéfices pour tous les producteurs (particulièrement les producteurs moins importants qui n'ont pas accès aux oléoducs). Ces bénéfices serviront aussi les gestionnaires des ports et des oléoducs et auraient le potentiel de créer de nouveaux emplois pour l'industrie des chemins de fer. **G7G** a fait diligence en communiquant avec les Chefs des Premières Nations et des Tribus de L'Alaska qui vivent au long du parcours du Chemin de fer proposé, ainsi qu'avec les Gouvernements du Canada, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, des Territoires du Yukon, de l'Alaska et des États-Unis en ce qui concerne toutes ces opportunités.

Comme nous l'avons souligné dans notre communiqué de presse du 14 Novembre, **G7G** a reçu le support significatif des Premières Nations Canadiennes et des Tribus de l'Alaska ainsi que le support de L'Assemblée des Premières Nations par l'entremise d'une résolution Nationale.

Quand **G7G** a reçu le support des Premières Nations, **G7G** a contacté le Gouvernement de l'Alberta par l'entremise du Ministre de l'Énergie demandant le support du Gouvernement de l'Alberta pour un projet d'étude de faisabilité.

Le coût de cette étude est estimé à ~\$40 millions, avec le Gouvernement de L'Alberta qui pourrait potentiellement participer à une part de 25%. **G7G** rencontrera le Département de L'Énergie en Janvier pour analyser l'étude en question. Il serait possible que le projet soit divisé en étapes ou changé pour refléter les demandes de l'Alberta et d'autres supporteurs.

Tous les Gouvernements mentionnés auparavant sont intéressés au projet avancé par **G7G** et nous avons l'intention de continuer la collaboration et l'échange d'information avec eux pendant que le projet continue sa progression. Une fois que l'étude de faisabilité et le plan de développement bancable seront complétés, **G7G** pourra discuter du projet en plus grand détail.

Les actionnaires de **G7G** vous remercient de votre collaboration.



14 Novembre, 2012

### **Les Premières Nations et les Tribus de L'Alaska vivant au long du parcours supportent le chemin de fer entre l'Alberta et L'Alaska.**

### **Un nouveau chemin de fer donnerait accès aux marchés et éviterait les conflits liés à la circulation des pétroliers sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique et l'utilisation des oléoducs.**

Les Chefs des Premières Nations et tribus de L'Alaska ont démontré leur support pour un nouveau chemin de fer, conçu pour un usage déterminé, qui relierait l'Alaska, le Yukon, le Nord de la Colombie-Britannique et le Nord de l'Alberta au reste de l'Amérique du Nord.

Le chemin de fer proposé par G Seven Générations Ltd. (**G7G**) donnerait accès à la côte du Pacifique pour l'importation et l'exportation de produits et marchandise incluant les produits des sables bitumineux.

"La plus grande attente du concept chemin de fer Alberta-Alaska est le support donné par les Premières Nations qui vivent au long du parcours du chemin de fer" a souligné Matt Vickers, partenaire et directeur général de **G7G**.

"Des études ont démontré que ce lien ferroviaire à l'Alaska est une alternative viable aux oléoducs qui ont été proposés en Colombie-Britannique" a dit Vickers. "Cette méthode est opportune parce qu'elle promet d'importantes bénéfices économiques aux Premières Nations et au reste du Canada tout en évitant la plupart des risques à l'environnement associés aux divers projets d'oléoducs et aux transports par pétroliers sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique".

"L'opposition des résidents de la Colombie-Britannique à l'usage des pétroliers sur la côte Ouest de la province est très forte et ne devrait pas être ignorée" a mentionné le Chef Marilyn Slett de la Nation Heiltsuk.

"La diversification des marchés pour les sables bitumineux du Canada est un défi important, et nous devons atteindre cet objectif de manière responsable quant aux conséquences environnementales et sociales" a ajouté le Grand Chef Roland Twinn du Traité 8 Alberta.

L'avantage clé du lien ferroviaire de **G7G** est le fait qu'il utiliserait le terminus maritime de Valdez, déjà en place. Ce terminus fait face à un déclin du ravitaillement de pétrole lourd de la région "North Slope" de l'Alaska. Le chemin de fer d'une longueur de 2,400 km débiterait son parcours à Fort McMurray en direction Nord-Ouest et ferait connexion avec l'oléoduc Alyeska à Delta Junction, à 130 km au Sud-Est de Fairbanks. L'oléoduc "Trans-Alaska Pipeline System (TAPS)" est présentement en opération entre la région "North Slope" et le terminus maritime des super-pétroliers à Valdez.



## *Generating for Seven Generations*

---

"Valdez est en opération depuis les années 1970. Ce projet ferroviaire remplacerait simplement le ravitaillement en déclin du pétrole lourd de l'Alaska par un nouveau ravitaillement de pétrole lourd provenant de l'Alberta. Nous croyons que cette approche a plus de chance de gagner le support social des communautés locales que d'autres scénarios" a dit le Chef Ronald Kreutzer de la Nation Fort McMurray.

"Nous avons débuté le processus en consultant les Premières Nations et les Chefs des Tribus et nous continuons cette démarche en informant régulièrement les membres des communautés au cours de rencontres" dit Vickers, qui détient des noms traditionnels des Nations Heiltsuk et Tsimshian. "G7G a le plaisir d'annoncer qu'ell a offert des parts de 50% du projet ferroviaire aux Nations de l'Alberta, Colombie-Britannique et aux tribus de l'Alaska".

"Les Premières Nations supportent complètement ce concept parce qu'en réalité, si nous ne prenons pas l'initiative, quelqu'un d'autre le fera" a dit le Chef Simon Mervyn de la Nation Na-cho Nyak Dun.

**G7G** complète maintenant l'étude de faisabilité et les consultations avec les communautés impliquées. La prochaine étape sera le processus d'autorisation de mise en marché qui inclura les consultations complètes des communautés impliquées et la recherche de compromis nécessaires. Cette démarche se conclura avec la création d'un plan d'affaire.

Le support des Premières Nations pour ce concept du lien ferroviaire est limité à l'étude du projet de faisabilité.