



# Chemin de fer reliant l'Alberta à l'Alaska

Étude commandée par le Van Horne Institute

Présentation livrée par John Falcetta  
Président, Alberta Alaska Rail Development Corporation

# Chemin de fer reliant l'Alberta à l'Alaska



- ◆ Conception, autorisation, construction et exploitation d'un chemin de fer multifonctionnel de l'Alberta jusqu'à la côte de l'Alaska
- ◆ Capacité de transporter des marchandises, des biens, des personnes et des données (fibre optique)
- ◆ Possibilité de relier l'Alaska à 48 États situés au sud
- ◆ Les Premières Nations concernées seront des partenaires du projet à part entière

Projet de chemin de fer Alberta-Alaska (Can.)  
 Projet de chemin de fer Alberta-Alaska (É.-U.)  
 Autre trajet proposé (Can.)  
 Trajet proposé entre Tok et Valdez, par Chitina  
 Alaska Railroad  
 Alaska Railroad (en construction)  
 CN  
 Oléoduc trans-Alaska

Capitale d'une province ou d'un État  
 Ville ou agglomération  
 Route principale  
 Limite territoriale  
 Frontière du pays



## Facteurs de réussite du chemin de fer reliant l'Alberta à l'Alaska

1. **Données probantes** : L'étude du Van Horne Institute a précédé la conception du projet de l'établissement de sa portée.
2. **Structure à long terme** : Les Premières Nations ne sont pas seulement « consultées » dans le cadre de notre projet. Il s'agira de leur projet à elles aussi grâce à une structure de propriété novatrice.
  - Nous relierons l'Alberta à la côte de l'Alaska et nous établirons un lien entre les Premières Nations et l'activité économique qui les entoure.
3. **Talent** : L'équipe responsable de la réalisation du projet est formée.

# Étude du Van Horne Institute sur le chemin de fer reliant l'Alberta à l'Alaska

## Participants

- ❖ Étude commandée par Peter Wallis (Van Horne Institute).
- L'étude est le point culminant de 30 ans de recherche sur le concept.
- Les législateurs et les universitaires de l'Alberta et de l'Alaska ont tous contribué aux activités d'obtention de données probantes et aux recherches effectuées jusqu'à maintenant.

## But de l'étude

- ❖ Le gouvernement de l'Alberta a demandé au Van Horne Institute d'évaluer la faisabilité (niveau de l'étude) et la viabilité de transporter le bitume sur un chemin de fer construit à cette fin.
- ❖ Le Van Horne Institute voulait examiner la possibilité de créer une nouvelle chaîne d'approvisionnement en minéraux qui serait simplifiée par un chemin de fer.
- ❖ Possibilités d'affaires pour les Premières Nations.



# Conclusions



- L'étude a permis de découvrir un **alignement favorable** entre Fort McMurray, en Alberta, Delta Junction, en Alaska et l'oléoduc trans-Alaska.
  - Delta Junction pourrait être un point d'échange, c'est-à-dire l'endroit où est acheminé le produit par rail avant d'être transporté par oléoduc.
- **La destination finale**, à savoir Valdez, est l'un des ports les plus sûrs où les produits pétrochimiques sont manutentionnés.
- Des **marchandises pourraient être transportées en sens inverse**, de l'Asie-Pacifique au Canada ou aux États-Unis, car les marchandises pourraient être transférées sur le chemin de fer de l'Alaska à partir des ports de cet État.

Répercussions positives du projet : Amélioration de la position économique du Canada et des États-Unis pour exporter et importer

Route supplémentaire à destination et en provenance de l'Amérique du Nord : le trajet vers l'Asie compte de 2 à 4 jours de moins que celui des ports situés plus au sud		Les marchandises de l'intérieur du pays peuvent être transportées afin d'être mises sur le marché
	Première fois que les Premières Nations possèdent réellement une part significative d'une grande entreprise	Les marchandises peuvent être transportées dans les deux sens et offrir aux collectivités une possibilité de croissance économique

Points saillants du chemin de fer reliant l'Alberta à l'Alaska sur le plan économique et financier

- ✧ VAN/baril : **de 8 à 10 \$ par baril** pour le transport par rail selon un modèle de 1,5 et 1 million de barils par jour
- ✧ VAN mise à l'essai selon un obstacle important de 10,2 % – augmentation du coût capital de 50 % et des coûts d'exploitation de 50 % dans les scénarios comportant 1 million de barils par jour
- ✧ Le coût en capital global se situe entre **14 milliards et 20 millions de dollars**



# Équipe : Expérience dans tout le cycle de vie du projet



- Les membres de l'équipe du projet ont fait leurs preuves dans la conception et la mise en œuvre de grands projets d'infrastructure

- ✧ John Falcetta
- ✧ Sean McCoshen
- ✧ David Sharpe
- ✧ Mead Treadwell
- ✧ Carole Anne Hilton



Sécurité



# Participation des Autochtones

# Échéancier proposé



2015	Concept	Communications informelles	Établissement du tracé	Discussion avec les intervenants	Estimation du coût	Prévision de recettes
2016	OTC, STB Demande préalable	Affaires gouvernementales	Précision du tracé	Mobilisation des intervenants	Plan d'exploitation	Plan d'affaires
2017	OTC, STB Demande	Communications officielles	Définition du concept	Présentation d'un compte rendu aux intervenants	Contraintes et solutions de rechange	Obtention d'équité
2018	OTC – ACEE STB EIE	Réponse aux questions soulevées	Avant-projet sommaire	PE commerciaux	Préparation pour l'obtention des droits de passage	Application des droits de passage
2019	OTC, STB Permis	Travaux d'ingénierie finaux	Soumissions et approvisionnement	Contrats commerciaux	Obtention des droits de passage	Financement de la construction
2020	Construction	Autres permis	Début de la construction	Finalisation des contrats de transport	Essais et permis	
2022	Exploitation					



Merci de votre attention

Questions

