

Façonnons l'avenir ensemble

Invitation à examiner un projet
de cadre de planification du
transport du combustible
nucléaire irradié



Table des matières

Invitation de Laurie Swami	1
1. La tâche qui nous attend	2
2. Notre responsabilité à tous	2
3. Vers une vision commune : conversations sur le transport	5
4. Le cadre de planification qui est en train de se dégager du dialogue	7
a. Exigences fondamentales : quels éléments doivent être considérés dans la planification du transport?	7
b. Objectifs et principes	10
c. Assurer la sûreté	12
d. Protéger l'environnement	16
e. Être inclusifs	18
f. Sélection des modes et des routes	20
g. Le cadre qui est en train de se dégager	22
5. Approche proposée pour la mise en œuvre du cadre de planification	24
a. Collaboration et prise de décisions en commun	25
b. Mise en place d'une liste de vérification de l'état de préparation	27
c. Jalons et étapes clés	28
6. Décisions des autorités de réglementation	30
7. Prochaines étapes – affiner et confirmer le cadre de planification	31
8. Faites-nous part de vos réflexions	32

Invitation de Laurie Swami

Présidente et chef de la direction de la SGDN

En vertu du plan de gestion à long terme du combustible nucléaire irradié canadien, le combustible irradié sera confiné et isolé à très long terme dans un dépôt géologique en profondeur. Au cours des années 2040, une fois que l'installation sera en activité, la Société de gestion des déchets nucléaires (SGDN) commencera à transporter le combustible irradié des installations provisoires d'entreposage jusqu'au dépôt.

Ces travaux sont étayés par la certitude que nous avons que nos solutions de transport sont fiables sur le plan technique et que nous serons en mesure d'effectuer ce transport en toute sûreté. Cependant, nous souhaitons en tout respect obtenir l'avis et les commentaires du public sur ce qui pourrait être fait pour que le plan de transport reflète le mieux possible les valeurs et les priorités des Canadiens et des peuples autochtones.

Les Canadiens et les peuples autochtones nous ont toujours dit que le transport du combustible nucléaire irradié devait être effectué de manière sûre et dans le respect de l'environnement. Nous travaillons activement avec des municipalités et des collectivités autochtones en vue de trouver, au sein d'une région hôte informée et consentante, un emplacement optimal unique pour le dépôt géologique en profondeur. Nous prévoyons que nous serons en mesure de choisir un site unique optimal en 2023.

Peu importe l'emplacement choisi pour le dépôt, le combustible nucléaire irradié devra être transporté sur de longues distances, croiser des collectivités et traverser des territoires traditionnels pour se rendre à un site centralisé où il pourra être confiné et isolé pour des générations à venir.

Nous en sommes donc arrivés à la prochaine étape d'un long parcours, une étape au cours de laquelle nous examinerons, discuterons et échangerons avec les collectivités et tous ceux qui s'intéressent au plan canadien pour être certains que nous avons incorporé au plan les commentaires du public, les innovations techniques et scientifiques ainsi que les meilleures pratiques internationales. Tout ce travail a comme objectif la protection des gens et de l'environnement. C'est le principe fondamental qui sous-tend le plan canadien.

Ce document décrit ce que nous avons entendu au cours des milliers de conversations que nous avons eues sur le transport. Sur la base des avis que nous avons reçus, nous avons également esquissé les éléments d'un plan de transport qui serait conforme aux conversations tenues jusqu'à maintenant sur cette question.

Je vous invite à examiner le cadre de planification du transport, à y repérer les éléments qui reflètent notre bonne écoute des gens et à déterminer ce qui devrait être ajouté ou modifié pour répondre aux attentes des citoyens. Nous espérons que vous vous joindrez à la discussion et que vous nous aiderez à poursuivre ensemble l'élaboration du plan canadien



1. La tâche qui nous attend

Au cours des 25 prochaines années, la SGDN commencerons à transporter le combustible nucléaire irradié canadien des installations provisoires d'entreposage autorisées jusqu'à un dépôt géologique en profondeur. Là, il sera confiné et isolé pendant la longue période au cours de laquelle il demeurera dangereux afin de protéger la population et l'environnement pour les générations à venir.

Ce programme de transport du combustible irradié fait partie de la Gestion adaptive progressive (GAP), le plan de gestion à long terme sûre du combustible nucléaire irradié canadien. Même si le combustible irradié ne sera pas transporté vers le dépôt avant plusieurs décennies, il n'est pas trop tôt pour commencer à planifier cette étape importante.

Depuis quelques années, la SGDN mène un dialogue avec les canadiens et peuples autochtones, les organisations et les collectivités municipales intéressés en vue d'élaborer un cadre de planification pour cette prochaine phase du plan canadien. Dans le présent document, nous décrivons le cadre qui est en train de se dégager de ce dialogue ainsi qu'une approche proposée pour le mettre en œuvre. Nous vous invitons à vous joindre à la discussion pour nous aider à réviser le plan et à continuer de le façonner ensemble.

2. Notre responsabilité à tous

Au cours des 50 dernières années, nous avons tiré de très grandes quantités d'électricité de l'énergie nucléaire. Un des sous-produits de cette production d'électricité est le combustible nucléaire irradié, un matériau compact et solide qui doit être confiné et isolé de la population et de l'environnement de manière essentiellement indéfinie.

Le combustible nucléaire irradié est actuellement géré dans des installations d'entreposage autorisées, dont plusieurs sont situées sur les sites des centrales nucléaires. Cet entreposage est provisoire et son maintien requiert des soins actifs. Les conteneurs de béton et d'acier qui confinent actuellement le combustible nucléaire irradié est remplacés tous les 50 à 100 ans et les bâtiments dans lesquels ils sont placés sont constamment surveillés et entretenus.

Le Canada prévoit mettre en place un plan de gestion à long terme qui permettra de confiner et d'isoler de manière sûre et sécuritaire le combustible nucléaire irradié selon un mode passif – un mode qui n'obligera pas les générations futures à s'occuper des déchets qu'ils n'auront pas produits et dont ils n'auront pas profité. Les canadiens ont dit qu'il serait injuste de léguer la responsabilité de la gestion de ces déchets aux générations futures, alors que nous possédons les connaissances, les capacités et les ressources voulues pour mettre en place dès maintenant un plan de gestion à long terme sûre et sécuritaire.

Nous sommes en très bonne voie de mettre en œuvre ce plan. La planification du transport du combustible nucléaire irradié est la prochaine étape.

Le plan canadien

La GAP vise un objectif que les Canadiens ont eux-mêmes défini : le confinement et l'isolement sûrs et sécuritaires à long terme du combustible nucléaire irradié produit au Canada, avec la souplesse nécessaire pour permettre aux générations futures d'affiner l'approche et de s'adapter à l'expérience acquise et aux changements sociétaux.

Le plan canadien consiste à stocker le combustible nucléaire irradié du pays au sein d'un dépôt géologique en profondeur comprenant de multiples barrières et construit dans une formation rocheuse appropriée. Un des fondements du plan canadien est l'incorporation à chaque étape des connaissances acquises, y compris des connaissances issues du savoir autochtone et traditionnel, afin de guider le processus décisionnel progressif. La GAP est conçue pour être souple et pour tenir compte de l'évolution des connaissances, des priorités sociétales et des politiques publiques.

Le développement d'une installation de gestion à long terme pour le combustible nucléaire irradié canadien représente un projet d'infrastructure d'envergure nationale. L'installation sera située dans une région associée à des hôtes informés et consentants. Le plan canadien a été élaboré en dialogue avec des gens d'horizons très divers et de l'ensemble du pays.

La sélection d'un site

Depuis 2010, la SGDN travaille en collaboration avec des collectivités intéressées à trouver un site unique où le combustible nucléaire irradié canadien pourra être confiné et isolé à long terme.

Vingt-deux collectivités avaient initialement demandé d'en apprendre davantage sur le projet et d'examiner de manière préliminaire leur aptitude à l'accueillir dans leur secteur. Une série d'études de plus en plus détaillées pour évaluer la possibilité de satisfaire aux rigoureuses exigences techniques, sociales et de sûreté du projet a éclairé un processus graduel d'élimination.

Nos travaux actuels se concentrent sur deux régions restantes qui sont fortement susceptibles de pouvoir répondre aux exigences du projet. Nous menons des études techniques et sociales détaillées et nous poursuivons le dialogue avec les collectivités des Premières Nations, métisses et municipales de ces régions pour soutenir l'apprentissage sur le projet et un processus de prise de décisions en commun.

Nous prévoyons de sélectionner un site optimal unique pour le projet en 2023.

Partenariat

Nous avons adopté une approche de partenariat pour mettre œuvre le processus de sélection d'un site. La concertation, le dialogue et la collaboration aideront à faire en sorte que la collectivité choisie pour héberger l'installation soit informée sur le projet et à s'assurer qu'elle consent bien à l'accueillir.

À la fin, le site de dépôt optimal choisi sera un site qui pourra confiner et isoler de manière sûre et sécuritaire le combustible nucléaire irradié pendant la très longue période nécessaire. Le projet n'ira de l'avant qu'avec la participation à sa mise en œuvre des municipalités intéressées, des collectivités des Premières nations et métisses concernées et des collectivités environnantes, dans le cadre d'un partenariat.

Transport

Le transport du combustible nucléaire irradié constitue un volet important de la GAP. Le combustible nucléaire irradié est actuellement entreposé de manière sûre dans des installations autorisées par la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) sur les sites où il est produit, ou à proximité. Pour stocker tout le combustible nucléaire irradié canadien à un même endroit, il faudra l'acheminer depuis ces installations provisoires d'entreposage vers le site du dépôt géologique en profondeur.

Pour transporter le combustible irradié, nous devons placer les grappes solides dans des colis qui sont spécialement conçus pour protéger la population et l'environnement pendant le transport, y compris dans des situations d'accident. Ces colis de transport seront acheminés par camion et/ou par train, selon le site qui sera choisi pour le dépôt géologique en profondeur.

Le transport de substances radioactives est une pratique bien établie qui jouit d'un très bon bilan de sûreté. Le transport du combustible nucléaire irradié est assujéti à une réglementation et à une surveillance rigoureuses. La SGDN devra démontrer la sûreté et la sécurité de tout système de transport envisagé aux autorités réglementaires et au public avant que le combustible nucléaire irradié puisse commencer à être acheminé vers le dépôt.

Le transport pour la GAP devrait débuter dans les années 2040 et durer approximativement 40 ans.

Quelques faits en bref

- Le combustible nucléaire irradié est un sous-produit créé lorsque les centrales nucléaires génèrent de l'électricité. Il demeure radioactif pendant une longue période et doit être confiné et isolé de la population et de l'environnement pour une durée essentiellement indéfinie. Le combustible nucléaire CANDU (le combustible utilisé dans les réacteurs canadiens) n'est ni un liquide ni un gaz – c'est un solide. Il n'est ni inflammable, ni fissile, ni explosif.
- À la fin de 2019, le Canada possédait 2,9 millions de grappes de combustible irradié dans des installations provisoires d'entreposage. Si les réacteurs canadiens existants, y compris ceux pour lesquels une réfection est planifiée, fonctionnent jusqu'à la fin de leur durée de vie prévue, la quantité de combustible irradié qui devrait être acheminée vers le dépôt pourrait atteindre environ 5,5 millions de grappes.
- Le plan canadien a été élaboré uniquement pour gérer le combustible nucléaire irradié canadien. Aucun combustible irradié généré à l'extérieur du Canada ne sera placé dans le dépôt de la GAP.
- Une somme considérable d'expérience dans le déplacement sûr du combustible nucléaire irradié et d'autres matières radioactives a été acquise au Canada et dans le monde. En plus de 50 ans, plus de 20 000 expéditions par camion, par train et par bateau de combustible nucléaire irradié ont été effectuées dans le monde sans occasionner de blessures graves, de problèmes de santé, de décès ou d'incidences environnementales attribuables à la nature radiologique de la marchandise.
- Lorsque l'exploitation du dépôt débutera dans plusieurs années, le combustible nucléaire irradié sera acheminé vers le site du dépôt à une cadence qui permettra de le placer dans le dépôt au fur et à mesure qu'il y est reçu.
- Le programme de transport pourrait comprendre l'utilisation de routes, du chemin de fer ou d'une combinaison de ces moyens, selon le site qui aura été choisi pour accueillir le dépôt.
- Le programme de transport devrait s'étendre sur environ 40 ans ou plus, en fonction des volumes actuellement prévus des installations nucléaires. Si une approche tout-terrain était adoptée, une à deux cela pourrait impliquer environ 620 expéditions par camion chaque année, soit environ une à deux expéditions par jour. Si une approche tout rail était adoptée, cela pourrait impliquer environ 60 expéditions de train par an, environ une expédition tous les six jours.

3. Vers une vision commune : conversations sur le transport

La planification et la mise en œuvre du programme de transport constituent ensemble un élément important de la GAP, un élément qui exige une vision commune. Depuis quelques années, la SGDN mène un dialogue avec le public, les organisations et les collectivités des Premières Nations, métisses et municipales intéressés en vue d'élaborer un cadre de planification pour soutenir cette planification. Une vision commune est en train de se dégager de ces conversations. Le chemin parcouru jusqu'à maintenant a été très intéressant et constructif.

La SGDN a pris part à des milliers de conversations dans le cadre du processus d'apprentissage et de réflexion mené sur le transport du combustible nucléaire irradié et sur les exigences que tout plan de transport pour la GAP devrait respecter pour être jugé socialement acceptable. Les gens ont souvent amorcé ces conversations en exprimant leurs craintes, leurs préoccupations et même leur opposition à toute discussion. Nous avons souvent entendu des choses comme « premièrement, personne ne m'a demandé la permission avant de créer ces déchets », « enfouissez-les dans votre propre cour! » et « vous nous parlez d'un Tchernobyl mobile ». Toutefois, en se renseignant davantage, les gens dépassent souvent leur crainte initiale de poser des questions et d'examiner les faits et commencent à bâtir avec nous une vision commune de la façon dont nous pourrions progresser ensemble.

Nous avons entendu les gens réfléchir au sujet de notre responsabilité, en tant que société, de gérer le combustible irradié que nous avons créé. Lorsque les gens commencent à se renseigner sur notre capacité technique à transporter de manière sûre ces matières et sur le fait que ces matières existent aujourd'hui, et ce, depuis environ 70 ans, ils surmontent souvent leur peur initiale et commencent à considérer le défi qui se pose et à tenter d'y trouver des solutions.

Un ferme consensus semble se dégager entre nous concernant plusieurs aspects du cadre de planification. Nous ne nous entendons pas tous sur d'autres aspects et nous devons en discuter davantage. Toutefois, nos multiples terrains d'entente constituent une base solide sur laquelle nous pouvons nous appuyer pour entreprendre la planification et poursuivre ces discussions.

Ce document a pour but d'esquisser une vision commune et de dégager les questions qui restent à résoudre d'après les discussions que nous avons eues avec les personnes, les organisations et les collectivités des Premières Nations, métisses et municipales intéressées. Ensemble, poursuivons la conversation et continuons d'affiner cette vision.



Le processus de dialogue de 2016 à 2019

La SGDN avait posé cinq questions clés pour susciter le dialogue. Ces questions étaient celles qui avaient été soulevées par les collectivités déjà engagées dans le processus d'apprentissage sur le projet et le processus de sélection d'un site, et sur lesquelles portaient leurs conversations. Susciter le dialogue sur ces questions avait pour but de s'assurer que les concepts initiaux, les enjeux et le cadre de planification et de décision en matière de transport étaient bien ceux du public, des peuples autochtones et des collectivités.

Le cadre de planification en émergence décrit dans ce document a été dégagé de ce que nous avons entendu au cours de ces conversations. Pour de plus amples détails sur ces discussions, voir « Planification du transport pour la Gestion adaptative progressive : dialogue jusqu'à maintenant » (disponible à www.nwmo.co/transport).

- Question 1** Quels exigences ou facteurs de base devraient sous-tendre initialement le plan de transport de la GAP?
- Question 2** Quels objectifs, principes et questions clés devraient guider l'élaboration du plan de transport pour la GAP?
- Question 3** Comment faire en sorte que la conception et la mise en œuvre du plan de transport de la GAP soient suffisamment inclusives pour garantir que les décisions prises seront les bonnes?
- Question 4** Quelles informations devons-nous obtenir des spécialistes pour élaborer le plan et prendre de bonnes décisions?
- Question 5** Quels facteurs devront être pris en compte dans le choix des modes et des routes de transport?



4. Le cadre de planification qui se dégage du dialogue

Au cours du dialogue (2016 à 2019), nous avons observé que les gens semblent partager des objectifs, des principes et des attentes relatives à la conception d'un cadre de planification du transport. Ces terrains d'entente constituent le point de départ du cadre et sont décrits dans l'exposé qui suit.

Les gens nous ont aussi parlé des défis qu'ils entendent et pour lesquels nous devons trouver ensemble des solutions au cours des prochaines années. À la base de cette discussion, nous avons entendu les gens s'engager fermement à l'égard de la réussite de la mise en œuvre du plan canadien, y compris du programme de transport, et reconnaître qu'il faudra travailler fort pour établir une large assise de concertation et pour trouver une façon de collaborer entre nous. Nous avons entendu qu'il restait beaucoup de travail à faire. Et que tout cela prendra du temps.



a. Exigences fondamentales – quels éléments doivent être considérés dans la planification du transport?

Concernant l'élaboration du plan de transport, nous avons entendu que le plan devra aborder plusieurs domaines clés.

La sûreté arrive au premier rang de cette liste et, à ce sujet, nous devons prendre en considération le public, les travailleurs et l'environnement.

Au-delà de la sûreté, il sera aussi très important de réduire au minimum les incidences sur l'environnement. Cela comprend la nécessité de protéger l'eau, la base de toute vie.

Il est important de se préparer à contrer les menaces à la sécurité et à répondre aux possibles scénarios d'urgence, tout comme il est important d'adopter des pratiques exemplaires de formation, de surveillance, de suivi et de vérification.

Vu sa durée, il est de même important de veiller à ce que le programme de transport soit adaptatif et durable si nous souhaitons qu'il soit mené à terme.

Nous avons entendu les gens dire qu'ils ont le « droit d'être informés » sur le plan canadien et sur le programme de transport, et nous devons communiquer avec eux de manière proactive pour les sensibiliser et leur donner confiance dans le programme. Cette exigence est cependant contrebalancée par le fait que certains détails doivent rester confidentiels pour des raisons de sécurité.

La concertation avec les collectivités des Premières Nations et métisses qui pourraient être touchées par le programme est considérée comme très importante, compte tenu des injustices qui ont eu lieu dans l'histoire canadienne et de la volonté qui existe actuellement de bâtir des relations plus fructueuses.

La sûreté est le premier élément à considérer

La sûreté doit être au sommet de la liste des considérations. Nous devons considérer le public, les travailleurs et l'environnement.

Protection de l'environnement

Nous devons faire en sorte que le plan réduise au minimum les incidences sur l'environnement. La protection de l'eau est importante, puisqu'elle est la source de vie dont tous les êtres humains, les végétaux et les animaux dépendent.

Sécurité

Nous devons planifier en vue des possibles menaces et nous préparer à les affronter.

Planification des interventions d'urgence

Nous devons planifier et nous préparer en amont pour pouvoir répondre aux scénarios potentiels d'urgence, à la fois en réalisant des études techniques et en mettant en place un programme destiné à soutenir les premiers intervenants œuvrant le long de la route de transport.

Tirer des enseignements des leçons apprises dans le monde

Nous devons faire en sorte que le plan canadien de transport du combustible nucléaire irradié soit éclairé par les meilleures connaissances et la meilleure expertise disponibles.

Faire en sorte que le plan soit adaptatif

Comme le programme de transport s'étendra sur plusieurs décennies, le plan devra pouvoir s'adapter aux progrès scientifiques et technologiques qui seront réalisés.

Formation

Le combustible nucléaire irradié est très dangereux. Par conséquent, les normes les plus rigoureuses devront être respectées dans des domaines tels que les qualifications, le contrôle de sécurité, la formation et l'agrément des employés.

Surveillance, suivi et vérification

Il sera essentiel de suivre la trace du combustible nucléaire irradié en tout temps pendant la mise en œuvre du programme de transport. Il faudra notamment suivre les conteneurs, évaluer et vérifier les procédures et les processus utilisés et demander des comptes aux personnes qui assurent le transport.

Communication, éducation et concertation

Les gens, particulièrement ceux habitent les collectivités situées le long des routes de transport, ont le « droit d'être informés » sur le projet. Il est important de fournir de manière proactive des informations compréhensibles et de répondre aux questions et aux préoccupations soulevées pour que nous puissions avancer ensemble.

Relations respectueuses avec les collectivités des Premières Nations et métisses

Respecter les peuples autochtones et travailler de manière positive et respectueuse avec les collectivités des Premières Nations et métisses est d'une importance capitale.

Assurer la viabilité du programme

Le programme devra reposer sur des assises financières et politiques solides pour assurer sa viabilité tout au long des décennies nécessaires pour le mener à bien.

b. Objectifs et principes

Au cours de notre dialogue continu, nous avons entendu que le cadre de planification doit être guidé par des objectifs et un ensemble de principes directeurs qui reflètent les points de vue des canadiens et peuples autochtones. Ces objectifs et ces principes sont fondés sur les exigences fondamentales. La discussion qui suit résume ce que nous avons entendu.

Objectifs de planification

Protéger le public et les travailleurs : éliminer ou réduire au minimum les risques associés au transport du combustible nucléaire. La sûreté et la sécurité forment le parapluie sous lequel tous les objectifs et les principes doivent être considérés. **La sûreté concerne la protection du public, des travailleurs et de l'environnement** contre les risques associés à la gestion et au transport du combustible nucléaire irradié.

La sécurité : assurer la sécurité des installations, des substances nucléaires et de l'infrastructure. La sécurité est intimement liée à la sûreté, mais doit être considérée séparément. La possibilité d'une menace malveillante doit être envisagée, prise en considération dans la planification et traitée pour maintenir la confiance du public. Le plan doit garantir la sécurité des installations, du matériel, de l'infrastructure, des travailleurs et du public pendant le transport du combustible nucléaire irradié.

Protéger l'environnement : veiller à ce que l'environnement soit protégé. Nous devons comprendre l'impact que nous pouvons avoir sur l'environnement et mettre en place les plans nécessaires pour réduire au minimum cet impact ou le gérer. Cela comprend les risques pour l'environnement que représentent les « déversements », les émissions de gaz à effet de serre (empreinte carbone associée au transport du combustible) et les autres incidences (p. ex. celles qui sont liées à l'amélioration de l'infrastructure de transport). Les événements comme les incendies, les tempêtes de neige et les tornades qui pourraient perturber le transport doivent également être pris en considération. Protéger l'eau est très important.

Les relations avec les collectivités des Premières Nations et métisses : bâtir des relations respectueuses avec les peuples autochtones. Travailler de manière positive et respectueuse avec les collectivités des Premières Nations et métisses et comprendre leurs points de vue, leurs valeurs et leurs priorités distinctes est d'une importance capitale. Le plan doit aussi respecter les droits constitutionnels des peuples autochtones, refléter leurs traités et tenir compte du fait qu'il reste peut-être des revendications territoriales à régler entre les peuples autochtones et le gouvernement du Canada.

Financement du projet : assurer la viabilité économique du projet, sans mettre à risque la sûreté, la sécurité ou l'environnement. La sécurité financière doit être assurée pour que les gens puissent être rassurés que l'ensemble du programme de transport sera mené à bien et que la sûreté ne sera pas compromise avec le temps par un manque de fonds. Il faut pour cela une source sûre de financement et l'assurance que des fonds suffisants seront disponibles pour éviter la nécessité d'augmenter les tarifs d'électricité et/ou les charges fiscales dans l'avenir pour couvrir les coûts du programme.

Principes directeurs

Sûreté : la sûreté devrait être le principe qui sous-tend toute la planification de la GAP et les activités connexes. La sûreté, la sécurité et la protection de la population et de l'environnement jouent un rôle central et ne doivent pas être subordonnées à d'autres considérations.

Exigences réglementaires : respecter ou surpasser les exigences réglementaires relatives à la protection de la santé, de la sûreté et de la sécurité des gens et de l'environnement.

Le plan doit respecter et, dans la mesure du possible, surpasser toutes les normes et les exigences réglementaires, de même que les engagements internationaux du Canada au regard de l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire.

La transparence est essentielle pour bâtir la confiance : le public doit avoir facilement accès aux informations utilisées pour prendre les décisions relatives à la planification du transport. La SGDN doit adopter une approche transparente au regard de son travail, y compris de son interaction avec le public (p. ex., relativement à la communication des risques potentiels). La transparence est considérée comme une condition essentielle pour gagner la confiance du public et, par conséquent, pour faire progresser le programme. Les informations utilisées pour prendre les décisions sur la planification du transport doivent être rendues publiques et être facilement accessibles (sur l'homologation du colis de transport ou le choix du mode de transport, par exemple).

Trouver le juste équilibre entre l'adaptabilité et la continuité : le plan de transport doit être flexible pour incorporer continuellement les nouvelles connaissances, mais la continuité doit être assurée lors des changements de gouvernements. Le cadre de planification doit aboutir à un plan de transport suffisamment flexible pour continuellement incorporer les meilleures et les plus récentes connaissances scientifiques et technologiques, tout en assurant une certaine continuité tout au long du projet, particulièrement en ce qui concerne le financement du projet et lors des changements de gouvernement. Le programme doit pouvoir s'adapter aux modifications apportées au cadre réglementaire, à la technologie utilisée et à l'infrastructure existante.

Décisions éclairées par des données probantes : le plan doit être éclairé par les meilleures connaissances pertinentes disponibles. Ces connaissances comprennent la science, les sciences sociales, le savoir local, le savoir autochtone et traditionnel et les connaissances éthiques. Les détenteurs du savoir dans ces domaines doivent participer aux décisions et au processus.

Incorporer le savoir autochtone et traditionnel : veiller à ce que l'éclairage de la science, du savoir traditionnel et des modes de vie autochtones soit continuellement pris en compte est essentiel à la réussite du plan. Ce savoir inclut les connaissances relatives à la terre et à l'écologie. Il comprend aussi les connaissances relatives à l'édification et au maintien de relations fructueuses et solides.

Gestion budgétaire responsable : le plan doit être géré de manière responsable sur le plan financier afin que le coût du projet ne devienne pas un fardeau pour les contribuables actuels ou les générations futures. Cela rassurera également le public quant au fait que la sûreté future du projet ne sera pas compromise par des considérations économiques.

Informé et consulter : les gens, particulièrement ceux qui habitent les collectivités situées le long des routes de transport, ont le « droit d'être informés » sur le projet et d'être rassurés quant à sa sûreté. Il est important de fournir de manière proactive des informations compréhensibles et de répondre aux questions et aux préoccupations soulevées pour que nous puissions progresser ensemble. Les informations doivent être fournies en plusieurs niveaux de détail, allant de brèves descriptions faciles à comprendre par un public non spécialisé à des rapports techniques détaillés qui s'adressent aux personnes qui souhaitent examiner plus en profondeur les données probantes.

c. Assurer la sûreté

Au cours des discussions, les gens ont beaucoup parlé de la façon dont ils conçoivent la sûreté et dont elle doit être prise en considération dans la planification du transport. D'après ce que nous avons entendu, quelques facteurs influencent plus particulièrement la vision et la compréhension du public.

En premier lieu, il faut adopter une approche holistique en matière de sûreté, une approche qui englobe le public, les travailleurs et l'environnement (p. ex., les écosystèmes fragiles, les animaux, les végétaux, l'eau et l'air). Un participant autochtone a bien traduit ce sentiment en soulignant qu'il ne faisait pas de distinction entre la nature et les êtres humains. Si du tort est causé à la nature ou aux êtres humains, il est causé à tous; nous faisons tous partie de la nature. Cette vision selon laquelle il faut prendre tous les éléments en considération a été exprimée de diverses manières par de nombreuses personnes au cours des multiples discussions que nous avons eues et semble constituer un élément fondamental de tout plan et un terrain d'entente.

Nous avons entendu que pour assurer la sûreté, nous devons tenir compte à la fois des impacts radiologiques et non radiologiques. Par exemple, nous avons entendu que des mesures doivent être prises pour protéger les gens et l'environnement contre les rejets de matières radioactives, mais aussi contre les autres conséquences du programme de transport, telles que les émissions de gaz à effet de serre. Nous devons tenir compte des blessures non radiologiques qui pourraient résulter d'accidents de la circulation, lesquels pourraient être causés par le mauvais état de certaines routes. Nous devons aussi considérer la possibilité que le public subisse des inconvénients. Par exemple, le transport du combustible nucléaire irradié pourrait avoir un impact sur la circulation routière, la ralentir ou congestionner les routes, obliger les usagers à faire des détours, accélérer l'usure des routes et forcer la fermeture de certaines routes.

Au cours des discussions, nous avons entendu parler du rôle important que doivent jouer les sciences, y compris la science autochtone, et la prise de décisions fondée sur des données probantes dans l'élaboration et la mise en œuvre du plan de transport. Nous avons entendu que des spécialistes techniques doivent contribuer à faire connaître et comprendre le programme et à renforcer la confiance du public à l'égard de la sûreté et de l'état de préparation pour que le projet puisse aller de l'avant.

Dans les discussions, les gens ont relevé les trois principales choses qui doivent être faites pour commencer à instaurer la sûreté :

- » Asseoir le plan sur de solides bases scientifiques et techniques pour garantir que les meilleures connaissances et la meilleure expertise éclairent le plan;
- » Maintenir un programme exhaustif d'essais;
- » Maintenir un solide programme de surveillance et d'examen réglementaire, faire en sorte de respecter ou de surpasser les exigences réglementaires et mettre en place un solide programme d'intervention d'urgence.

Cela comprend le travail qui doit être fait pour tenir compte des sensibilités et des préoccupations des collectivités des Premières Nations, métisses et municipales au regard de la science qui soutient le plan. Concernant la mise à l'épreuve des conteneurs, le vécu des personnes qui ont une connaissance et une expérience directes des routes de transport doit être pris en considération.

Avoir confiance dans le fait qu'un programme rigoureux de mise à l'épreuve des conteneurs sera en place est particulièrement important. Il faudra pour cela comprendre les épreuves déjà réalisées et soumettre le colis canadien de transport de combustible irradié à une nouvelle série d'essais contemporains. Nous avons entendu que le programme doit explicitement prendre en considération la logistique de transport qui sera déployée lors des événements météorologiques habituels et extrêmes (p. ex., les tempêtes de neige, les incendies de forêt et les tornades) et que ces facteurs devront être pris en compte dans l'évaluation et la planification.

Les principales attentes du public sont résumées dans les trois tableaux qui suivent.

Asseoir le plan sur de solides bases scientifiques et techniques

Nous avons entendu qu'un solide processus scientifique et technique doit répondre aux exigences réglementaires et refléter les meilleures pratiques. Le programme technique doit fournir :

- un colis de transport robuste, éprouvé et homologué;
- un plan permettant de satisfaire aux exigences de sûreté et de sécurité qui s'appliquent aux véhicules commerciaux et ferroviaires;
- un plan de sécurité du transport;
- un plan d'intervention d'urgence;
- un plan d'examens périodiques;
- un programme encadrant l'embauche de travailleurs et de conducteurs de véhicules de qualité et bien formés;
- un plan de formation et d'exercices conjoints auquel participeraient les premiers intervenants provinciaux et locaux; et
- des procédures assurant la sûreté et la sécurité des opérations.

Nous avons entendu que le programme doit comprendre les activités suivantes :

- identifier et évaluer techniquement les modes de transport routier et ferroviaire ainsi que les combinaisons possibles de ces modes;
- élaborer des approches pour la manutention du combustible nucléaire irradié en cours de transport, lesquelles engloberaient la logistique qui serait déployée pour acheminer le combustible nucléaire irradié des installations provisoires d'entreposage jusqu'aux régions hôtes potentielles;
- évaluer les risques associés à un éventail de scénarios d'accidents de transport;
- identifier et évaluer techniquement des solutions possibles d'emballage pour assurer la protection de la population et de l'environnement pendant les opérations normales et dans les situations d'accident;
- étudier les risques radiologiques et les solutions permettant de contrôler l'exposition du public et des travailleurs aux rayonnements;
- définir une approche encadrant les interventions d'urgence et la sécurité des expéditions;
- fabriquer et mettre à l'épreuve tous les équipements nécessaires au chargement, au transport et au déchargement des colis de transport de combustible nucléaire irradié, y compris les remorques de camions et les wagons;
- développer des modèles de colis pour les colis de transport, en prenant en considération des scénarios basés sur les connaissances et/ou l'expérience locales.
- examiner et faire état de l'expérience acquise et des meilleures pratiques adoptées dans le monde au regard du transport des matières dangereuses et relever les leçons qui peuvent en être tirées;
- réaliser des évaluations des doses que le public et les travailleurs sont susceptibles de recevoir en fonction des divers modèles de colis proposés et des scénarios envisagés aux fins d'un examen pré-autorisation, et élaborer un programme continu de surveillance et de contrôle qui sera mis en œuvre lorsque le transport du combustible nucléaire irradié débutera; et
- obtenir auprès de la CCSN l'homologation des modèles de colis de transport routier et/ou ferroviaire et la maintenir.

Programme exhaustif d'essais

Nous avons entendu lors des discussions qu'il est important de faire subir aux colis des épreuves exhaustives et de faire largement connaître les résultats de ces épreuves pour donner au public confiance dans la sûreté du transport. Nous avons constaté un solide appui du public pour le programme d'épreuves qui est déjà en place. Les gens ont également fait savoir qu'ils s'attendent à ce qu'un éventail de scénarios soient pris en considération.

Les colis de transport de combustible nucléaire irradié sont conçus et éprouvés pour garantir qu'ils protégeront le public pendant les opérations normales de transport les situations d'accident. Des épreuves sont menées pour confirmer que le colis pourra survivre à tous les scénarios plausibles d'accident sans laisser échapper son contenu. Ces épreuves sont menées en séquence pour simuler les conditions qui causeraient le plus de dommage au colis et pour observer l'effet cumulatif de toutes ces épreuves. Pour en connaître davantage sur ces épreuves, suivez ce lien www.nwmo.co/transport :

- Épreuve de chute libre : On laisse tomber le colis d'une hauteur de neuf mètres (30 pieds) sur une surface plate et rigide (telle qu'une dalle de béton armé). La collision se fait suivant l'orientation qui causera le plus de dommages au colis.
- Épreuve de perforation : Après l'épreuve de chute, le même colis est soumis à une chute libre d'une hauteur de un mètre (40 pouces) sur une tige d'acier d'un diamètre de 15 centimètres (six pouces) et d'une longueur d'au moins 20 centimètres (huit pouces).
- Épreuve thermique : Le même colis qui a subi les épreuves de chute et de perforation est ensuite complètement engouffré dans un feu pétrolier. Le feu doit atteindre une température de 800 degrés Celsius (1 475 degrés Fahrenheit) pendant 30 minutes.
- Épreuve d'immersion : Par le biais d'analyses informatiques ou de méthodes physiques, le colis est soumis à une pression externe correspondant à une immersion sous 15 mètres (50 pieds) d'eau pendant une période d'au moins huit heures pour vérifier qu'il ne fuira pas dans de telles conditions. Le colis est également soumis à une épreuve d'immersion sous 200 mètres (650 pieds) d'eau pour vérifier sa capacité à résister à des pressions externes extrêmes.

Au-delà de ces épreuves, les gens disent qu'il sera important pour eux de savoir qu'un large éventail de scénarios d'accident ont été considérés, des scénarios qui reflètent l'expérience vécue par les gens qui fréquentent régulièrement ces routes. Ces scénarios incluent :

- les déraillements de train en région éloignée où l'accès est limité;
- les accidents routiers ou ferroviaires au cours desquels le colis de transport tomberait du haut d'un pont de neuf mètres de hauteur, comme les ponts que l'on retrouve dans la région;
- les accidents au cours desquels le colis de transport tomberait du haut d'une paroi rocheuse abrupte dans une étendue d'eau;
- les accidents au cours desquels le véhicule tout entier dévalerait une paroi rocheuse abrupte;
- les accidents au cours desquels un incendie atteindrait des températures supérieures à 800 degrés Celsius ou brûlerait pendant une période plus longue, par exemple des accidents se produisant en zone éloignée, au milieu d'un feu de forêt;
- les accidents routiers impliquant une collision frontale avec un autre camion transportant des matières dangereuses;
- les accidents au cours desquels le colis de transport se retrouverait sous l'eau pendant plus de huit heures, par exemple des accidents se produisant en zone éloignée, où la récupération du colis présenterait des difficultés;
- les déraillements de train se produisant à proximité d'autres matières dangereuses, comme ce fut le cas lors des catastrophes ferroviaires de Lac-Mégantic et de Mississauga.

Respecter ou surpasser les exigences réglementaires en matière de sûreté et d'intervention d'urgence

Nous avons entendu lors des discussions qu'il est important de respecter, voire de surpasser les rigoureuses exigences réglementaires pour que le public ait confiance dans la sûreté du transport. Nous avons remarqué un appui pour les exigences en place et nous avons entendu qu'il est important de faire connaître au plus grand nombre possible ces exigences et les travaux qui démontrent la capacité du programme de transport de la GAP à respecter ou à surpasser ces exigences. Cela comprend les trois domaines détaillés ci-dessous, tels que le conçoit la SGDN.

La sûreté : les colis utilisés pour transporter le combustible nucléaire irradié des installations provisoires d'entreposage jusqu'au dépôt devront être homologués par la CCSN. Le niveau de rayonnements émis par le colis doit être inférieur aux limites réglementaires en tout temps, y compris lors des éventuels accidents de transport. Afin de confirmer que le colis de transport sera efficace, les colis doivent subir une série d'épreuves de performance exigées dans la réglementation pour démontrer leur capacité à limiter la perte de contenu et à offrir une protection adéquate.

La sûreté du véhicule de transport doit également être démontrée. Transports Canada, l'entité qui réglemente le transport des matières dangereuses, dispose d'un certain nombre de mesures de contrôle pour s'assurer que les transporteurs respectent un ensemble rigoureux de normes qui a) ont pour but de prévenir les accidents (p. ex., les exigences relatives à la formation des chauffeurs); et b) qui fournissent des indications claires quant à la façon de gérer les scénarios d'accident (p. ex., les exigences en matière de planification des urgences).

La sécurité : les dispositions de sécurité prises pendant le transport doivent répondre aux exigences réglementaires de la CCSN, y compris en ce qui concerne l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de sécurité du transport. Le plan de sécurité devrait comprendre les éléments suivants :

- une description complète des matières transportées;
- une évaluation des menaces qui cerne toutes les menaces crédibles;
- une description du mode de transport;
- les mesures de sécurité proposées (p. ex., des véhicules d'escorte ou un suivi en continu);
- les mesures de communication que la SGDN et le transporteur emploieront pendant le transport;
- les mesures d'intervention que la SGDN et les forces policières/d'intervention mettront en œuvre;
- les routes principales et de rechange;
- les dispositions relatives aux haltes pendant le transport.

Les interventions d'urgence : les exigences de planification des interventions d'urgence devront être respectées afin de s'assurer que les travailleurs et les premiers intervenants auront la formation requise avant que les expéditions débutent. La SGDN devra travailler avec les organismes locaux d'intervention pour coordonner les activités de planification et de préparation avant que le transport débute.

Les conversations initiales avec les premiers intervenants pour élaborer un cadre de planification indiquent qu'une infrastructure de soutien existe (p. ex. le Centre canadien d'urgence transport) et que la formation actuelle couvre les incidents impliquant des matières dangereuses, y compris les matières radioactives. L'accès à la formation peut dépendre de considérations budgétaires. La SGDN devra travailler avec les premiers intervenants situés le long des routes de transport pour comprendre certaines informations et exigences de formation et s'assurer que toutes les parties disposent des informations, des ressources et de la formation dont elles ont besoin et qu'elles comprennent clairement leurs rôles et leurs responsabilités en cas d'accident.

d. Protéger l'environnement

Nous avons entendu qu'il est important de veiller à ce que le plan protège l'environnement, ou du moins qu'il réduise le plus possible les incidences du transport. Au cours des discussions, les gens ont évoqué la nécessité de prendre en considération à la fois les incidences radiologiques et les incidences non radiologiques que le transport pourrait avoir sur l'environnement.

Nous avons entendu que le rejet de matières radioactives dans l'environnement devra être réduit au minimum, sinon éliminé. Nous avons entendu des préoccupations concernant la possibilité qu'un accident ou un acte terroriste entraîne un rejet de combustible nucléaire irradié dans le sol ou dans l'eau ou la contamination de l'air. Nous avons entendu que le plan devra comprendre des mesures visant à prévenir les dommages environnementaux et garantir que des ressources et des mécanismes d'intervention spécialisés seront en place pour atténuer et réparer les dommages à l'environnement dans l'éventualité d'un incident.

Nous avons entendu que le plan devra tenir compte des incidences plus classiques que les opérations de transport quotidiennes auront et faire en sorte de les réduire au minimum. Un exemple souvent cité est celui des émissions de gaz à effet de serre qui seront générées par les camions, les trains ou les autres véhicules qui pourraient être utilisés. Un autre exemple fréquemment donné est celui de la perturbation des zones sensibles par les travaux routiers ou ferroviaires qui pourraient être requis pour soutenir le programme de transport.

Nous avons entendu que le plan de transport doit non seulement garantir la sûreté en respectant ou en surpassant les exigences réglementaires, mais aussi aller plus loin en réduisant au minimum les incidences du programme de transport sur l'environnement. Chercher les occasions d'incorporer des technologies vertes dans les opérations quotidiennes du programme de transport est un exemple qui a été cité par plusieurs.

La protection de l'eau est importante. Exprimée de diverses façons par les gens, l'importance de l'eau est capitale, puisqu'elle est la source de toute vie sur Terre et que chaque personne, chaque plante et chaque animal en dépend. Les gens ont parlé de l'importance des grandes étendues d'eau, mais aussi des ruisseaux et des rivières, qui servent de liens.

Protéger l'environnement

Nous avons entendu que le programme devra comprendre :

Des mesures pour prévenir les dommages environnementaux causés par la contamination radiologique

- Ces mesures devront empêcher ou réduire au minimum la possibilité que du combustible nucléaire irradié s'échappe du colis de transport et qu'il soit relâché dans l'environnement, y compris à cause d'un acte de terrorisme ou de sabotage

Des mesures visant à prévenir les dommages environnementaux d'origine autre que radiologique

- Les émissions de gaz à effet de serre produites par les véhicules utilisés.
- Les incidences que l'amélioration de l'infrastructure (p. ex., l'élargissement des routes, la construction de segments de voies ferrées réservées au transport du combustible nucléaire irradié, le renforcement de ponts) pourrait avoir sur l'environnement local, en particulier sur les habitats fragiles

Des ressources et des mécanismes d'intervention pour atténuer et réparer les dommages causés par un éventuel incident

- Des plans d'intervention d'urgence sont en place
- Les premiers intervenants sont formés et équipés pour faire face à des scénarios d'accident

Utilisation de technologies vertes

- Les technologies vertes sont incorporées à mesure qu'elles deviennent disponibles

Nous avons entendu qu'il est également important que les éléments suivants soient pris en considération :

- L'influence sur la sûreté des conditions environnementales le long de la route, telles que les incendies de forêt, les tempêtes de neige et les tornades;
- Utiliser des mesures compensatoires pour contrer les incidences néfastes sur l'environnement (p. ex., la plantation d'arbres, la remise en état des habitats);
- Mettre en œuvre un système de surveillance environnementale des rayonnements et des incidences du transport sur l'environnement (p. ex., sur la faune, sur les habitats sensibles);
- Les incidences liées à la fabrication de l'équipement de transport.

e. Être inclusifs

Au cours des conversations, nous avons entendu qu'il est important que nous soyons inclusifs au regard de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan. Nous avons entendu qu'il est important de veiller à ce que les décisions prises soient les bonnes. Nous avons aussi entendu que cela est essentiel pour que le projet avance et qu'il ne soit pas miné par les craintes et les préoccupations naturelles que les gens peuvent avoir concernant le transport de matières dangereuses dont ils ne connaissent rien.

Ceux et celles qui ont participé à ce dialogue partageaient largement le même avis : le gouvernement, les experts, les critiques ont tous un rôle important à jouer pour que les meilleures connaissances et la meilleure expertise soient appliquées et que le plan soit sûr. Toutefois, la sûreté ne suffit pas en soi. Les gens ont dit que les Canadiens et les Canadiennes doivent être au courant et informés et qu'ils soient préparés à la mise en œuvre du programme. Ils doivent être renseignés sur le combustible nucléaire irradié et sur la capacité de le transporter de manière sûre. Ils doivent devenir informés et être en mesure de poser des questions et de recevoir des réponses à leurs questions.

Les droits des peuples autochtones doivent être respectés. Au-delà de tout cela, nous avons entendu que les Canadiens ont une obligation spéciale envers les peuples autochtones, compte tenu de l'histoire canadienne et des injustices historiques subies par les Autochtones. Ces derniers doivent jouer un rôle particulier dans la planification de ce type de programme. Les participants non autochtones ont exprimé ce sentiment de responsabilité de diverses manières, même si plusieurs avaient de la difficulté à définir précisément comment cela devrait se traduire. Ces derniers ont plutôt suggéré que cela devra être négocié au fil du temps avec les collectivités des Premières Nations et métisses touchées. Les participants autochtones au dialogue ont parlé de droits officiels et de l'obligation de la Couronne de consulter et de consentir. Les participants autochtones ont aussi évoqué la possibilité pour le programme de générer de nouvelles façons de faire et de nouvelles relations fondées sur le respect mutuel et la possibilité qui est offerte de chercher des occasions de collaboration, de planification en commun et de co-création.

La plupart des participants semblaient considérer qu'il est essentiel de sensibiliser les gens, de les aider à comprendre et de répondre aux questions et aux préoccupations qu'ils soulèveront inévitablement.

Bâtir des relations respectueuses avec les collectivités, tant municipales qu'autochtones, et informer et consulter les gens sont parmi les objectifs principaux qui ont été soulevés pour le plan. Nous avons entendu qu'il est important que nous nous montrions inclusifs dans l'élaboration et la mise en œuvre du plan de transport et la façon d'y parvenir a été largement discutée. Nous avons entendu les gens se parler entre eux et réexaminer leurs points de vue au cours des discussions, notamment après des échanges d'idées et des réflexions en commun sur les approches possibles à adopter. Par le biais des conversations, les gens ont débattu de ce qui peut être réalisé en pratique et de ce qui est aménageable et justifié compte tenu de la nécessité de faire progresser la mise en œuvre du plan canadien.

Après mûre réflexion et de nombreuses discussions tenues par des personnes et des groupes dans un éventail de contextes de consultation et de dialogue au cours des dernières années, il s'est dégagé ensemble de principes destinés à guider nos premiers pas ensemble. Nous avons constaté un large consensus au sujet de ces principes. Nous avons entendu que l'avenir présenterait son lot de difficultés, mais qu'avec de la patience et du temps, nous pourrions progresser ensemble et nous le ferons.

Principes et activités

Au cours des discussions, les gens ont dégagé une série de principes destinés à guider nos premiers pas :

- **Sensibilisation et compréhension :** Les Canadiens doivent connaître et comprendre dans une certaine mesure le plan de transport. Sensibiliser et informer les gens est un objectif principal du plan et, en échange, les gens ont la responsabilité de participer à cet apprentissage;
- **L'accent sur les collectivités potentiellement touchées :** Les gens qui seront plus directement touchés par le programme de transport doivent avoir une plus grande possibilité de comprendre le plan et de se faire entendre. Informer les gens et les collectivités situés le long de la route de transport devrait être une priorité;
- **Le rôle spécial des dirigeants et des premiers intervenants :** Les fonctionnaires, les dirigeants municipaux, les premiers intervenants et les experts scientifiques et techniques concernés devraient participer. Cela contribuera à faire en sorte que les décisions prises soient les bonnes;
- **Le droit d'être informé :** Les gens ont le droit d'être informés sur le plan. L'information claire et l'envie d'être informé sont importants pour la prise de décision; et;
- **Le rôle spécial des collectivités autochtones :** Les collectivités autochtones doivent jouer un rôle dans l'élaboration du plan. Les Autochtones ont des droits particuliers. Et compte tenu des injustices qu'ils ont subies dans le passé et qu'ils subissent encore aujourd'hui, il est impératif de bâtir des relations positives et respectueuses avec eux pour que le projet puisse progresser.

Les gens ont également cerné certaines activités clés qui pourraient servir de points de départ :

Informez les gens : Dialoguer avec les collectivités situées le long des routes est une priorité majeure. L'objectif de ce dialogue devrait être d'informer les résidents en leur fournissant des informations et en répondant à leurs questions et à leurs préoccupations. « Les gens ont le droit d'être informés ». Les gens considèrent que la SGDN a l'importante responsabilité de veiller à ce que ce droit soit respecté.

Dissiper les craintes : La SGDN doit dissiper de manière proactive les craintes concernant le transport du combustible nucléaire irradié avant qu'elles ne s'enracinent profondément. Nous avons entendu que les gens pensent qu'avec le temps, le dialogue devrait permettre de rassurer la plupart des résidents des collectivités et le public en général concernant le projet et la solidité du plan de transport. La SGDN a la responsabilité d'informer les gens afin de les aider à sortir de cet état de peur.

Bâtir des relations : Bâtir des relations et établir un climat de confiance et de respect mutuels est important. Bâtir des relations avec les collectivités et les organisations des Premières Nations et métisses est important pour que les valeurs et les priorités des Autochtones, leurs questions et leurs préoccupations, ainsi que les enseignements du savoir autochtone et traditionnel éclairent le plan.

f. Choix des modes et des routes

Tout plan de transport du combustible nucléaire irradié devra fournir un cadre permettant de prendre des décisions concernant la méthode que nous utiliserons (modes) et les trajets que nous emprunterons (routes). Nous pourrions devoir envisager une combinaison de modes, tels que le transport par camion et par train, selon l'emplacement choisi pour le dépôt. Bien que nous n'ayons pas encore choisi un site, les discussions tenues jusqu'à maintenant ont permis de relever les facteurs qui devront être pris en considération, selon le public, lorsque nous serons prêts à prendre des décisions détaillées.

Au sujet du choix des modes et des routes de transport, nous avons premièrement entendu que la sûreté et la sécurité devaient constituer une considération prioritaire. Nous avons entendu que les avantages et les inconvénients de chacun des modes et des routes de transport devaient être analysés de manière exhaustive et que la meilleure décision possible devait être prise en se fondant sur des faits scientifiques principalement axés sur la sûreté et la sécurité. Les considérations reflétant les meilleures pratiques et l'expérience la plus concluante au Canada et dans le monde devront être examinées. Le savoir et l'expérience acquis par les gens qui habitent la région et qui parcourent les routes et les chemins locaux doivent également être pris en compte.

Plusieurs facteurs doivent être considérés et nous avons entendu que nous devrions faire appel à des spécialistes, qui pourraient nous conseiller sur la meilleure façon d'atteindre ou d'équilibrer certains objectifs conflictuels.

Les principales considérations sont résumées dans les tableaux qui suivent.

Considérations se rapportant à la sélection des modes et des routes de transport

Nous avons entendu que les gens s'attendent à ce que les meilleures pratiques et l'expérience la plus solide soient prises en compte dans la sélection des modes et des routes de transport si nous souhaitons assurer la sûreté et la sécurité. En explorant les choix entre les modes et les routes de transport, les gens ont dit qu'il était important pour eux que les facteurs comme ceux qui suivent, dont certains reflètent l'expérience vécue par ceux et celles qui parcourent régulièrement les routes de la région, soient pris en compte :

- les risques d'accident (p. ex., d'après les données historiques sur les accidents et les données opérationnelles);
- les risques de violation de la sécurité (p. ex., la facilité d'accès relative);
- l'état de l'infrastructure de transport (p. ex., la qualité des routes et des sentiers), certains indiquant qu'une grande partie de leur infrastructure de transport devait être réparée ou modernisée;
- les incidences environnementales potentielles (p. ex., sur la faune et les terrains environnants);
- la météo et la capacité de s'adapter aux changements saisonniers (p. ex., la neige, la glace, la pluie et les inondations);
- la possibilité de contenir le combustible et le degré d'accès qu'auront les premiers intervenants en cas d'accident;
- l'analyse des avantages relatifs de choisir des routes plus importantes et d'effectuer moins d'expéditions par rapport aux avantages de choisir de plus petites routes et d'effectuer un plus grand nombre d'expéditions;
- la fréquence et la nature des opérations de manutention et de transfert (particulièrement pour réduire l'exposition des travailleurs);
- l'adaptabilité des modes de transport aux innovations futures dans le transport (p. ex., les véhicules autonomes).

Les gens anticipent que les objectifs ne pourront pas tous être atteints au même degré; un certain équilibre ou compromis devra être trouvé entre les divers objectifs. Par contre, aucun compromis n'est admissible en matière de sûreté. Nous avons entendu que la plupart des gens s'attendent à ce que les routes de transport soient et devraient être choisies par des experts en fonction d'une liste de compromis, d'avantages et d'inconvénients, qui comprendrait les éléments suivants :

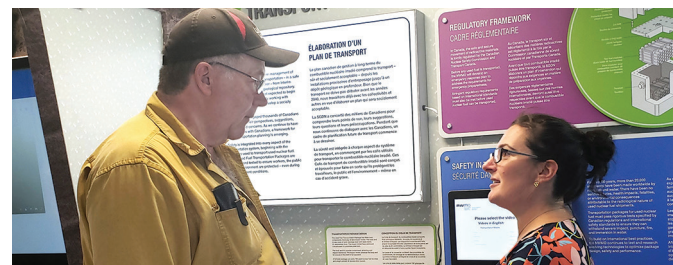
- la proximité des foyers de population et des écoles;
- la proximité des zones environnementales sensibles;
- le temps d'intervention des premiers intervenants/équipes d'intervention d'urgence;
- la nécessité potentielle d'améliorer les infrastructures existantes ou d'en construire de nouvelles (p. ex., de prolonger les voies de chemin de fer);
- les conditions routières en hiver et par mauvais temps (p. ex., les jours de pluie et de neige);
- les possibilités de congestion routière et les conséquences potentielles pour les usagers;
- l'évaluation de l'acceptation politique et sociale;
- le compromis entre une route plus longue qui traverse des zones moins peuplées et une route plus courte qui traverse des zones plus densément peuplées;
- la nécessité de varier les itinéraires pour des raisons de sécurité.

g. Le cadre de planification qui se dégage

Un cadre de planification du transport du combustible irradié pour la GAP fondé sur les attentes, les principes et les priorités du public est en train de se dégager de ces discussions. Ses grandes lignes sont résumées dans la figure 1.

Figure 1: Le cadre de planification du transport qui est en train de se dégager du dialogue

a. Les principales exigences sont :	b. Les objectifs et les principes suivants doivent aussi être suivis :	c. Pour assurer la sûreté, il faut :	d. La protection de l'environnement s'appuie sur la sûreté et comprend ceci :	e. Pour être inclusif, il faut :	f. Le processus de sélection des modes et des routes doit respecter les exigences suivantes :
<ul style="list-style-type: none"> » La sûreté, en tant que principale considération » La protection de l'environnement » La sécurité » La planification des interventions d'urgence » La mise à profit des leçons apprises dans le monde » Faire en sorte que le plan soit adaptatif » La formation » La surveillance, le suivi et la vérification » La communication, l'éducation et la concertation » L'établissement de relations respectueuses avec les collectivités des Premières Nations et métisses » La viabilité du programme 	<ul style="list-style-type: none"> » Assurer le financement du projet » Assurer la transparence » Trouver le juste équilibre entre l'adaptabilité et la continuité » Fonder les décisions sur des données probantes » Incorporer le savoir autochtone et traditionnel » Gérer le budget de manière responsable » Mettre l'accent sur la sensibilisation et le dialogue 	<ul style="list-style-type: none"> » Asseoir le plan sur de solides bases scientifiques et techniques » Un programme exhaustif de mise à l'épreuve » Respecter ou surpasser les exigences réglementaires en matière de sûreté et d'intervention d'urgence 	<ul style="list-style-type: none"> » Réduire au minimum, voire éliminer, les incidences sur l'environnement 	<ul style="list-style-type: none"> » Respecter le droit et la responsabilité des gens d'être informés et d'obtenir réponses à leurs questions et préoccupations » Mettre l'accent sur les collectivités potentiellement touchées » Respecter le rôle particulier des collectivités des Premières Nations et métisses 	<ul style="list-style-type: none"> » Faire participer des experts au processus décisionnel pour s'appuyer sur les meilleures pratiques et l'expérience la plus solide » Reconnaître et prendre en compte les facteurs jugés importants par le public » Trouver le juste équilibre entre les divers objectifs, sans compromettre la sûreté



5. Approche proposée pour la mise en œuvre du cadre de planification

Dans la section précédente, nous avons fait état de ce nous avons entendu de la part des canadiens et peuples autochtones, des personnes et des organisations intéressées sur ce qu'ils considèrent comme important pour la planification et la mise en œuvre du programme de transport du combustible nucléaire irradié pour la GAP.

D'après ce que nous avons entendu, nous comprenons que nous devons adopter une approche qui intègre ces principes et ces priorités dans le processus décisionnel tout au long de la planification et de la mise en œuvre du programme de transport. Cette approche devra être flexible et adaptative et devra continuer d'inclure la participation du public à toutes les étapes importantes. Dans cette section, nous proposons aux fins de discussion les éléments clés que devrait comprendre un plan de transport potentiel ou un système de gestion. Un tel plan comprendrait :

- » Un plan stratégique pour progresser ensemble par la concertation, la collaboration et la prise de décisions en commun;
- » Une liste de vérification de l'état de préparation qui serait utilisée ensemble par la SGDN et le public pour évaluer régulièrement les préparatifs réalisés pour lancer le programme de transport;
- » Une feuille de route des principaux jalons et étapes franchis, tels que la collaboration et la prise de décisions en commun, la mise en place d'une solide base scientifique et technique qui soutiendrait le programme, et le respect ou le surpassement des exigences réglementaires.



a. Collaboration et prise de décisions en commun

Nous comprenons d'après ce que nous avons entendu que le public doit participer aux décisions tout au long du processus pour s'assurer que le programme continue de refléter les principes et les objectifs qui sont importants pour eux. Nous résumons ici les jalons potentiels d'un processus qui permettra de continuer de façonner et de faire progresser le plan ensemble.

Jalons importants

- 1. Affiner le projet de cadre de planification et les jalons (2020-2021) :** Dialogue et concertation pour examiner et affiner le projet de cadre de planification et réfléchir au système de gestion proposé.
- 2. Examen d'une proposition initiale de plan (2021-2023) :** Dialogue et concertation pour examiner une proposition initiale de plan de transport. Ce plan est d'ordre général, puisque le site du dépôt n'est pas encore choisi à ce stade, mais il pourrait être utilisé pour explorer plus avant les attentes.
- 3. Examiner et affiner le plan de transport en fonction du site choisi (2023 - début des opérations de transport) :** Dialogue et concertation pour examiner une proposition initiale de plan de transport adapté au site choisi. Ce plan devra être affiné pendant les années qui précéderont le lancement du programme de transport, mais pourrait servir de base à une exploration plus approfondie des attentes. Il pourrait comprendre ce qui suit :
 - La SGDN travaillerait à l'élaboration initiale du plan avec des gens et des organisations comme des spécialistes du transport (p. ex., des scientifiques et des ingénieurs canadiens et étrangers), les ministères et organismes fédéraux et provinciaux concernés (p. ex., la CCSN, Transports Canada, Sécurité publique Canada et les ministères provinciaux des Transports), et les sociétés canadiennes productrices d'énergie nucléaire.
 - Les collectivités, personnes et groupes intéressés devront obtenir réponse à leurs questions et voir leurs préoccupations prises en considération et traitées dans le cadre du processus de planification du transport. Nous parlons ici des premiers intervenants le long des routes potentielles et des associations/organisations de premiers intervenants, des municipalités et associations municipales, qui forment un groupe ayant des intérêts communs, des collectivités des Premières Nations et métisses le long des routes potentielles et des organisations autochtones, qui forment également un groupe ayant des intérêts communs, et des autres personnes et groupes intéressés. Les collectivités actuellement hôtes d'installations provisoires d'entreposage devront aussi participer à la planification du transport du combustible irradié hors de leur territoire.
- 4. Faire connaître les plans et les communiquer à mesure qu'ils sont affinés (2023 - début des opérations de transport) :** Dialogue et concertation pour faire connaître et comprendre le projet de la GAP et le plan de transport et pour renforcer la confiance à l'égard de la sûreté. Nous avons entendu qu'il s'agissait d'un élément capital de tout plan et qu'il faudra mettre du temps et des efforts pour y arriver. Cela pourrait comprendre des activités comme des discussions en personne et l'organisation d'espaces virtuels permettant de se renseigner sur le plan, de poser des questions et d'écouter des spécialistes du transport, ainsi que la création de foires aux questions permettant de répondre de manière continue aux préoccupations soulevées.
- 5. Suivi et adaptation (2023 et au-delà) :** Examen continu de l'évolution des meilleures pratiques et des nouvelles technologies et normes qui émergent, et réflexion sur la nécessité d'affiner et d'adapter le programme. Ce suivi comprendrait un examen continu de l'expérience de mise en œuvre du programme de transport acquise une fois le programme amorcé, y compris au regard des incidences et des mesures d'atténuation, pour soutenir la réflexion sur le programme et son adaptation pendant la mise en œuvre.

D'après ce que nous avons entendu, nous comprenons que la prise de décisions fondée sur des données probantes constituerait un élément important de ce processus. Nous comprenons que nous devons continuer d'apprendre et de tenir compte de l'évolution des meilleures pratiques, de l'expertise et des connaissances scientifiques et techniques qui se poursuivra dans le monde et au Canada pendant que nous travaillerons à la mise en œuvre du programme. Nous comprenons que la transparence, la vérification et la publication des résultats seront essentielles.

Nous résumons ici les éléments d'un programme potentiel de publication des résultats et d'amélioration continue des efforts de collaboration mis en œuvre pour façonner et faire progresser le plan.

Publication continue des résultats et amélioration constante

Nous avons entendu que la publication continue des résultats et l'apprentissage continu seront importants pour que le programme puisse être adapté avec le temps si nécessaire. La publication des résultats et l'apprentissage continu pourraient comprendre ce qui suit.

- 1. *Suivi et publication de l'évolution des meilleures pratiques*** : à compter de 2023, la SGDN publierait aux trois ans un rapport de mise à jour sur les meilleures pratiques, sur les technologies nouvelles et émergentes et sur l'évolution des règles de l'art, des normes et de la façon dont la SGDN adapte le programme dans un esprit d'amélioration continue.
- 2. *Surveillance et publication des incidences et des mesures d'atténuation*** : une fois le transport du combustible irradié amorcé, la SGDN surveillerait les incidences du programme sur le public et l'environnement, les événements à déclaration obligatoire et les mesures prises et en ferait état de manière compréhensible et accessible pour le public.
- 3. *Surveillance et publication des aspects financiers du projet*** : à compter de 2023, la SGDN publierait aux trois ans un rapport sur la situation financière du programme de transport, y compris sur les coûts du projet et les sources de financement.

b. Mise en place d'une liste de vérification de l'état de préparation

Nous comprenons qu'un large éventail de facteurs devront être traités avant que la SGDN et le public soient prêts ensemble à entreprendre le transport du combustible nucléaire irradié dans le cadre de la GAP. Nous résumons ici notre compréhension des facteurs et des résultats souhaités sous la forme d'une liste de vérification de l'état de préparation.

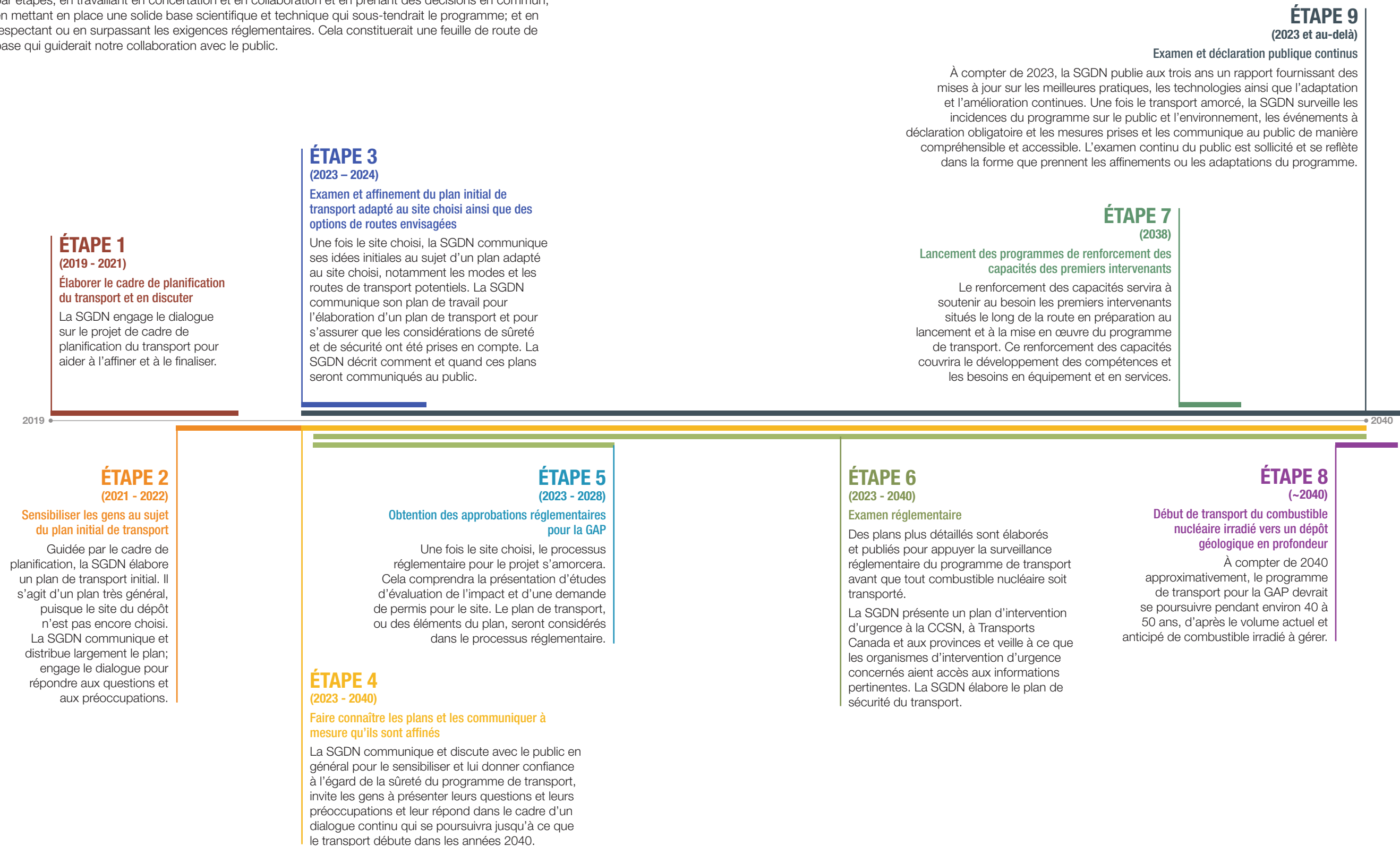
À l'aide de cette liste de vérification, nous surveillerons et ferons régulièrement état des progrès réalisés dans la mise en place de ces conditions essentielles. De cette manière, nous pourrions collectivement évaluer l'état de préparation du programme à entreprendre le transport de la première grappe de combustible irradié depuis les installations provisoires d'entreposage jusqu'au dépôt géologique en profondeur.

Liste de vérification de l'état de préparation

- Un plan de transport adapté au site choisi;
- Un vaste programme de sensibilisation et d'éducation du grand public et des collectivités le long de la route de transport;
- Une concertation et un dialogue continu avec les collectivités des Premières Nations et métisses le long de la route de transport;
- Les questions reçues sur le transport sont examinées, traitées et communiquées publiquement;
- Un programme de sensibilisation et de formation pour les premiers intervenants œuvrant le long de la route;
- Un colis de transport éprouvé et homologué;
- Les scénarios d'accident spécifiques aux routes de transport, y compris ceux qui correspondent à l'expérience vécue par les gens de la région, ont été couverts par le programme de mise à l'épreuve du colis de transport et la sûreté a été démontrée;
- Un plan de sécurité du transport qui tient compte des menaces de sabotage et de terrorisme a été préparé;
- Un plan d'intervention d'urgence qui décrit explicitement les ressources disponibles le long de la route ainsi que les rôles et les responsabilités en cas d'accident;
- Un plan de gestion ou de protection environnementale qui tient compte de l'empreinte carbone du programme de transport et des mesures d'intervention et de restauration environnementales en cas d'accident;
- Un plan répondant aux exigences en matière de sûreté et de sécurité des véhicules commerciaux et ferroviaires a été confirmé;
- Un programme encadrant l'embauche de travailleurs et de conducteurs de véhicules de qualité et bien formés est en place;
- Des procédures de transport sûres et sécuritaires;
- Un plan d'examen périodique de tous les plans, certifications et procédures nécessaires;
- Un programme de vérification de la sûreté couvrant l'évaluation physique continue des routes, des ponts, etc. le long de la route de transport pour déceler les faiblesses structurelles et apporter les réparations requises à l'infrastructure de la route choisie; et
- Un programme permettant de faire état de l'évolution des meilleures pratiques, des technologies et des règles de l'art et des activités continues d'adaptation du programme dans un esprit d'amélioration continue sont mis en œuvre

c. Jalons et étapes clés

Nous comprenons d'après nos discussions avec le public que nous devons faire progresser le plan par étapes, en travaillant en concertation et en collaboration et en prenant des décisions en commun; en mettant en place une solide base scientifique et technique qui sous-tendrait le programme; et en respectant ou en surpassant les exigences réglementaires. Cela constituerait une feuille de route de base qui guiderait notre collaboration avec le public.



6. Décisions des autorités de réglementation

Le Canada s'est doté d'un cadre de réglementation et de surveillance rigoureux pour examiner et approuver le transport du combustible nucléaire irradié. Le transport du combustible nucléaire irradié est réglementé par la CCSN et par Transports Canada. Les expéditions de combustible nucléaire irradié effectuées dans le cadre du programme de transport de la GAP devront satisfaire à ces exigences pour être jugées sûres et sécuritaires. Les opérations de transport pour la GAP devront aussi répondre aux exigences légales fédérales, provinciales et locales en matière de sûreté et feront l'objet d'inspections pour en vérifier la conformité.

Conformément à ce cadre de réglementation et de surveillance, nous comprenons que les approbations du transport du combustible nucléaire irradié pour la GAP seront accordées si les exigences sont satisfaites. Les exigences portent principalement sur la robustesse du colis de transport et comprennent les éléments suivants :

- 1. Le colis de transport :** Le colis de transport de combustible nucléaire irradié est conçu et éprouvé pour garantir qu'il protégera le public pendant les opérations normales de transport ainsi qu'en cas d'accident. La CCSN, a la responsabilité d'évaluer, à l'aide de normes internationales éprouvées, le colis de transport et d'en homologuer la conception, de certifier l'utilisation des colis individuels et de surveiller le processus de maintenance des colis.
Avant qu'une première expédition de combustible irradié puisse être effectuée au Canada, le cadre réglementaire exhaustif de la CCSN exigera un certificat d'homologation du colis de transport et un permis de transport. La CCSN évalue les demandes pour s'assurer que les mesures de sûreté et de sécurité sont valables sur le plan technique et scientifique, que toutes les exigences ont été satisfaites et que les dispositions de sûreté et de sécurité appropriées en matière de protection du public et de l'environnement ont été prises. Les colis utilisés pour transporter le combustible nucléaire irradié des installations d'entreposage provisoires jusqu'au dépôt doivent être homologués par la CCSN.
- 2. Sûreté radiologique :** Les colis utilisés pour transporter le combustible nucléaire irradié doivent satisfaire aux exigences relatives aux niveaux de rayonnements prévus par le Règlement sur le transport des matières dangereuses de 2015 de la CCSN. Les exigences réglementaires applicables au colis assureront la sécurité du public et des travailleurs. Le colis est conçu et éprouvé pour garantir qu'en cas d'accident, le niveau de rayonnements émis ne dépassera pas les limites réglementaires. La CCSN a établi dans son Règlement sur la radioprotection un ensemble de limites annuelles de doses de rayonnement pour limiter l'exposition des membres du public attribuable aux activités nucléaires.
- 3. Intervention d'urgence et formation :** Le *Règlement sur le transport des matières dangereuses* de Transports Canada établit des exigences en matière de formation des travailleurs et des chauffeurs, de planification des urgences, d'affichage et de documentation. La planification du transport doit englober ces aspects et garantir que l'ensemble des équipements, des colis et des activités associés aux expéditions routières et ferroviaires répondra aux exigences réglementaires. La SGDN devra démontrer que toutes les activités seront menées par du personnel formé, ce qui inclut les premiers intervenants. La SGDN devra également élaborer un plan d'intervention d'urgence et veiller à ce que les travailleurs et les premiers intervenants soient formés avant que les expéditions puissent commencer.
- 4. La sécurité :** Les dispositions relatives à la sécurité du transport devront répondre aux exigences réglementaires de la CCSN. Les mesures de sécurité visent à prévenir le détournement ou le sabotage des colis de transport et comprennent un ensemble de mesures physiques, d'ingénierie et de surveillance destinées à protéger la cargaison et à assurer les fonctions de détection, d'alerte, d'enregistrement et de communication dans l'éventualité d'un incident.

Pour en savoir plus sur la réglementation et la surveillance du transport, consultez la brochure de la SGDN intitulée *Le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié canadien*.

7. Prochaines étapes – affiner et confirmer le cadre de planification

Le plan de gestion à long terme du combustible nucléaire canadien, appelé la GAP, est le fruit d'un dialogue mené avec le public. Il est fondé sur le principe voulant que la génération actuelle doive assumer la responsabilité de la gestion du combustible nucléaire irradié qu'elle a créé et qu'elle ne doit pas en léguer le fardeau aux générations futures. Le plan canadien exige que nous collaborions tous à sa mise en œuvre. Ensemble, nous pouvons faire en sorte que le transport pour la GAP soit mis en œuvre de façon sûre et en conformité avec nos valeurs, nos priorités et nos points de vue collectifs.

Dans ce document, nous avons fait état de ce que nous avons entendu concernant le large cadre en vertu duquel le transport pour la GAP devrait être planifié. En nous appuyant sur ce que nous avons entendu, nous décrivons aussi une approche flexible et adaptative pour la mise en œuvre du programme de transport, une approche qui continuera de faire participer les gens aux étapes clés du processus et qui tiendra compte des priorités des gens.

Le cadre de planification du transport et l'approche de mise en œuvre proposés sont présentés ici aux fins de discussion. Nous vous invitons à vous joindre à la discussion, à examiner le cadre et l'approche de mise en œuvre et à contribuer à les façonner. En 2021, nous publierons une mise à jour de ce document, qui comprendra un cadre et une approche de mise en œuvre affinés qui refléteront la discussion que nous amorçons ici. Nous sommes impatients de connaître vos idées.

Faites-nous part de vos réflexions!

1. Le cadre de planification : Dans ce document, nous avons décrit ce que nous avons entendu de la part du public, des personnes et des organisations intéressées ainsi que des peuples autochtones sur ce qu'ils considèrent comme important pour la planification et la mise en œuvre du programme de transport du combustible nucléaire irradié pour la GAP. Nous avons décrit le cadre de planification qui est en train de se dégager de ces discussions.

Avons-nous entendu et rapporté fidèlement les priorités et les objectifs exprimés jusqu'à maintenant? Le cadre de planification du transport comprend-il les éléments les plus importants? Que doit-on ajouter ou changer? Quels éléments mériteraient d'être discutés de façon plus approfondie au cours des prochaines années?

2. L'approche de mise en œuvre : D'après ce que nous avons entendu, nous comprenons qu'une approche flexible et adaptative, qui continuera de faire participer les gens aux étapes clés du processus, doit être adoptée pour guider la mise en œuvre du programme.

L'approche de mise en œuvre proposée est-elle fidèle aux priorités exprimées par les gens? Que doit-on ajouter ou changer? Quels éléments mériteraient d'être discutés de façon plus approfondie?

3. Préparons l'avenir : Veuillez nous faire part de vos idées concernant tout autre élément qui devrait être pris en considération.

8. Faites-nous part de vos réflexions

Le dialogue se poursuit. Veuillez nous faire part de vos réflexions et nous aider à affiner ce plan.

- 1. Le cadre de planification :** Dans ce document, nous avons décrit ce nous avons entendu de la part du public, des personnes et des organisations intéressées ainsi que des peuples autochtones sur ce qu'ils considèrent comme important pour la planification et la mise en œuvre du programme de transport du combustible nucléaire irradié pour la GAP. Nous avons décrit le cadre de planification qui est en train de se dégager de ces discussions.

Avons-nous entendu et rapporté fidèlement les priorités et les objectifs exprimés jusqu'à maintenant? Le cadre de planification du transport comprend-il les éléments les plus importants? Que doit-on ajouter ou changer? Quels éléments mériteraient d'être discutés de façon plus approfondie au cours des prochaines années?

- 2. L'approche de mise en œuvre :** D'après ce que nous avons entendu, nous comprenons qu'une approche flexible et adaptative, qui continuera de faire participer les gens aux étapes clés du processus, doit être adoptée pour guider la mise en œuvre du programme que nous avons proposé :

L'approche de mise en œuvre proposée est-elle fidèle aux priorités exprimées par les gens? Que doit-on ajouter ou changer? Quels éléments mériteraient d'être discutés de façon plus approfondie?

- 3. Allant de l'avant :** Veuillez nous faire part de vos idées concernant tout autre élément qui devrait être pris en considération.

Nom : _____

Organisation (le cas échéant) : _____ Date: _____

Adresse : _____

Courriel (facultatif): _____ Tél. (facultatif): _____

Aimeriez-vous que vos commentaires soient affichés sur le site Web de la SGDN? Oui Non

Veuillez nous faire part de vos commentaires sur la planification du transport


Par la poste
22, avenue St. Clair Est, 6^e étage,
Toronto (ON) M4T 2S3
Canada


Par télécopieur
647.259.3692


Par courriel
transport@nwmo.ca

**Pour plus de renseignements,
veuillez contacter :**

Société de gestion des déchets nucléaires
22, avenue St. Clair Est, 6^e étage
Toronto (Ontario) M4T 2S3, Canada
Tél. : 416.934.9814 Sans frais : 1.866.249.6966
Courriel : contactus@nwmocanada.ca
Site Web : www.nwmocanada.ca

 [@nwmocanada](https://www.facebook.com/nwmocanada)

  [@LaSGDN](https://www.instagram.com/LaSGDN)

 [/company/nwmocanada](https://www.linkedin.com/company/nwmocanada)

© 2020 Société de gestion des déchets nucléaires

