



NUCLEAR WASTE
MANAGEMENT
ORGANIZATION

SOCIÉTÉ DE GESTION
DES DÉCHETS
NUCLÉAIRES

Ce qu'on nous a dit sur le projet de cadre de planification du transport

2020-21

Table des matières

1. Contexte	3
2. Résumé des activités menées jusqu'en 2020	4
3. Résumé des constatations	6
4. Commentaires sur le projet de cadre	8
5. Réflexions de la SGDN sur les révisions du projet de cadre	15
6. Poursuite du dialogue et prochaines étapes	20

1. Contexte

Le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié est un élément important de la Gestion adaptative progressive (GAP), le plan de gestion à long terme du combustible nucléaire irradié canadien. Une planification du transport qui tient compte du transport sûr et socialement acceptable du combustible irradié sera un facteur clé dans la sélection d'un site de dépôt optimal et dans la poursuite de la planification du transport par la suite.

Même si l'on ne prévoit pas que le transport du combustible nucléaire irradié jusqu'au site du dépôt débute avant 2040, le transport représente un sujet d'intérêt pour les collectivités ainsi que les personnes et les groupes intéressés. Depuis 2010, les collectivités engagées dans le processus de sélection d'un site ont été vivement intéressées à comprendre la question du transport dans le cadre de l'exploration du projet de la GAP. Tout au long du processus de concertation avec ces collectivités, elles ont exprimé un fort sentiment de responsabilité envers tous les Canadiens et les générations futures d'obtenir des réponses aux questions et préoccupations clés. Au fur et à mesure que la SGDN élargit ses efforts de concertation pour inclure les collectivités voisines et d'autres personnes et groupes intéressés, nous prenons connaissance de questions qui doivent être abordées ainsi que des priorités, des objectifs et des processus qui sont essentiels pour orienter la planification du transport.

Chaque année depuis 2014, la SGDN a publié un résumé évolutif des conversations tenues sur ce sujet important. En 2020, la SGDN a publié *Façonnons l'avenir ensemble : Invitation à examiner un projet de cadre de planification du transport du combustible nucléaire irradié* – notre projet de cadre de planification du transport. Ce rapport est un numéro spécial de la série des rapports *Ce qu'on nous a dit* et présente les principales constatations tirées des activités de concertation menées sur le projet de cadre.

2. Résumé des activités menées jusqu'en 2020

Jusqu'à maintenant, la SGDN a engagé le dialogue avec des milliers de personnes au Canada, y compris avec des Autochtones, pour écouter leurs commentaires, leurs questions et leurs préoccupations, ainsi que pour les renseigner sur les questions qui touchent le transport. Cela se fait dans le cadre d'un programme continu d'apprentissage et de concertation sur le projet, de la mise en oeuvre du processus de sélection d'un site et, plus récemment, d'un dialogue portant particulièrement sur l'élaboration d'un projet de cadre de planification du transport.

De nombreuses activités ont été menées à ces fins, dont des présentations, des séances d'information, des journées portes ouvertes, des ateliers, des groupes de discussion, des sondages, des réunions du groupe de travail interjuridictionnel, des visites techniques de l'installation de mise à l'épreuve de la SGDN à Oakville, des visites d'installations de stockage à sec de combustible irradié et la participation ou la présentation d'informations à des congrès municipaux, métis et des Premières Nations pertinents.

En complément aux activités de concertation poursuivies en continu, des recherches sur l'attitude du public et des séances de dialogue avec des groupes des Premières Nations et des groupes métis ont été menées pour mieux comprendre les principes, les valeurs et les objectifs qui devraient, à leur avis, guider la planification future du transport.

Les sections ci-dessous décrivent le programme de concertation de la SGDN sur le transport qui a conduit à la publication du projet de cadre de planification du transport.

2.1 Comprendre les terrains d'entente (jusqu'en 2016)

À partir de 2010, 22 collectivités se sont portées volontaires pour mieux comprendre ce qu'impliquerait le fait de devenir une collectivité hôte pour un dépôt géologique en profondeur dans le cadre du plan du Canada. Dès le début du processus de sélection du site, ces collectivités ont posé des questions sur le transport. Par conséquent, la concertation sur le transport visait principalement à comprendre les questions posées par les collectivités engagées dans le processus de sélection d'un site et à y répondre. Après plusieurs années de concertation, la SGDN a élaboré et publié deux documents dans le but de répondre à certaines de ces questions préliminaires, notamment la brochure *Le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié canadien* et la brochure correspondante *Questions et réponses* en 2015.

2.2 Élaboration du projet de cadre de planification (2016-19)

En 2016, le dialogue sur le transport a progressé en posant aux collectivités hôtes potentielles et aux personnes intéressées des questions sur la planification du transport qui aideraient la SGDN à comprendre à quoi pourrait ressembler un plan de transport socialement acceptable. Ces questions ont été inspirées par le dialogue avec les collectivités hôtes potentielles et soutenues par la publication d'un Document de discussion sur le transport. Ce document visait à explorer les sujets d'intérêt soulevés par les collectivités à l'aide de cinq questions clés. Ces questions avaient pour but de susciter un dialogue et d'inviter les gens à ajouter leurs propres questions à cette liste dans le cadre de la conversation.

Questions pour discussion

1. Quelles exigences ou quels facteurs de base devraient constituer le fondement initial du plan de transport de la GAP?
2. Quels sont les objectifs, les principes et les questions clés qui devraient guider l'élaboration d'un plan de transport de la GAP?
3. Comment pouvons-nous 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?
4. Quelles informations devons-nous obtenir des spécialistes techniques pour élaborer le plan et prendre des décisions éclairées?
5. Quels facteurs devront être considérés lorsque viendra le temps de prendre des décisions sur les modes et les routes de transport?

Le document de discussion a été publié sur le site Web de la SGDN et a été transmis aux municipalités, aux collectivités et organisations des Premières Nations et métisses ainsi qu'aux premiers intervenants lors d'événements tels que des congrès, des foires commerciales, des journées portes ouvertes, les réunions des comités de liaison communautaires, des séances d'information et des présentations tenues dans les collectivités et les visites de l'installation de mise à l'épreuve d'Oakville ou d'installations provisoires d'entreposage.

En 2018, une courte brochure a été produite pour stimuler plus avant la conversation sur la planification du transport en résumant les principaux thèmes qui se sont dégagés des conversations tenues jusqu'alors. Cette brochure, intitulée *Travaillons ensemble en vue d'élaborer un cadre de planification du transport*, fait maintenant partie de la trousse de documents utilisée lors des activités de concertation pour alimenter la discussion.

La série de documents d'information qui ont soutenu ce dialogue comprend :

- » Le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié canadien (2015);
- » Le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié canadien : Questions et réponses (2015);
- » Planification du transport pour la Gestion adaptative progressive : Document de discussion (et questionnaire connexe) (2016);
- » Travaillons ensemble en vue d'élaborer un cadre de planification du transport : Ce que les gens nous disent (2018).

Des présentations résumant ces documents ont également été préparées et données. Selon l'auditoire visé et ses intérêts, ces présentations décrivaient le programme de transport de la SGDN et/ou rapportaient aux collectivités ce qui avait été entendu dans le cadre de nos activités de concertation et de dialogue. Elles ont aussi suscité d'autres conversations.

En complément du programme continu de concertation, des recherches sur l'attitude du public et des séances de dialogue avec des groupes des Premières Nations et des groupes métis ont été menées entre 2017 et 2019. L'objectif était de mieux déterminer les principes, les valeurs et les objectifs qui serviront de base à la planification future du transport. Ces séances ont été organisées par une organisation externe. Ces travaux avaient pour objectifs de compléter les activités continues de dialogue et de garantir que la SGDN commence à faire participer et à écouter un large éventail de Canadiens et des peuples autochtones.

2.3 Concertation sur le projet de cadre (2020-21)

S'appuyant sur une riche somme de connaissances collectives tirées de plusieurs années de dialogue, un cadre pour la planification du transport semble se dessiner actuellement. Ce cadre reflète une base commune de principes, d'objectifs et de considérations liées au processus. Dans ce projet de cadre, la SGDN décrit ce qu'elle a entendu au sujet des éléments clés du cadre qui devraient guider la planification du transport et ce que cela supposerait au regard d'un processus qui permettrait de progresser vers cet objectif. Ce cadre de planification a été publié de manière préliminaire aux fins de discussion, pour confirmer que la SGDN avait bien écouté et que le cadre reflétait les priorités et les valeurs des gens. La SGDN a sollicité des commentaires sur ce document d'août 2020 à août 2021.

Plusieurs outils et techniques ont été utilisés pour solliciter des commentaires sur le projet de cadre, notamment un sondage en ligne (ouvert à tous sur le site Web de la SGDN et annoncé à travers les médias sociaux), un sondage auprès de la population générale (n=1 001), la présence de la SGDN à des congrès et des foires commerciales, des ateliers (animés par des tiers, en personne et virtuels), des séances d'information à l'intention des organisations municipales et autochtones, des journées portes ouvertes virtuelles et en personne, et des entretiens individuels. Une liste complète des activités est fournie à l'annexe B.

2.4 Engagement à poursuivre le dialogue (2021 et par la suite)

Le cadre de planification du transport pose les jalons d'une planification socialement acceptable du transport pour les 20 prochaines années. Il sera un document évolutif qui sera mis à jour régulièrement pour s'assurer que les priorités, les objectifs et les principes trouvent toujours écho auprès des gens au fur et à mesure des travaux de planification. Tous les trois ans, les éléments du cadre seront revus et mis à jour en fonction des commentaires fournis par les collectivités ainsi que les personnes et groupes intéressés.

3. Résumé des constatations

Le projet de cadre de planification du transport s'est appuyé sur les principales conclusions suivantes :

- » La protection des gens, notamment celle des travailleurs et travailleuses, du personnel qui transportera le combustible nucléaire irradié et du grand public qui se trouve le long des voies de transport, doit constituer une considération prioritaire.
- » Nous devons mettre en place des plans et des procédures solides de sûreté pour empêcher que les expéditions fassent l'objet d'actes de terrorisme ou de vol.
- » Des plans d'intervention d'urgence doivent être élaborés et mis en oeuvre pour parer aux urgences qui pourraient se produire le long des voies de transport. Les premiers intervenants et autres groupes d'intervention d'urgence doivent être outillés et soutenus de manière appropriée.
- » Les meilleures données scientifiques disponibles doivent être utilisées pour prendre les décisions concernant la planification du transport. Le plan doit aussi être éclairé par le savoir local et autochtone.
- » Nous devons prendre en considération, réduire au minimum ou éliminer les incidences que le transport pourrait avoir sur l'environnement, y compris sur l'eau potable, les bassins versants et les autres zones écologiques fragiles.
- » Le programme de transport doit prendre en considération l'empreinte carbone.

- » Les générations futures ne doivent pas assumer les coûts du projet. Les coûts associés au transport du combustible nucléaire irradié doivent être entièrement assumés par les producteurs des déchets.
- » Un contrôle indépendant doit être exercé. À ce titre, les rôles, les responsabilités et les champs de compétence des diverses autorités doivent être clairement définis et compris. Ces autorités comprennent les municipalités, les collectivités autochtones et les premiers intervenants ; leurs rôles doivent être précisés au fur et à mesure de l'élaboration des plans d'intervention d'urgence.
- » Il est important que les décisions sur le transport soient prises de manière transparente. Le public doit avoir facilement accès aux informations utilisées pour prendre les décisions relatives à la planification du transport.
- » L'éducation, la communication et la concertation sont essentielles pour lever les craintes et corriger les idées fausses qui circulent sur l'énergie nucléaire et sur le transport du combustible nucléaire irradié. Les craintes injustifiées et les idées fausses ne doivent pas faire obstacle à la mise en oeuvre du projet ou prendre le pas sur l'intérêt supérieur du public. Les gens ont aussi la responsabilité de se renseigner sur le projet.
- » La planification du transport doit pouvoir s'adapter aux changements, y compris aux changements technologiques, climatiques et réglementaires.
- » La participation des collectivités et des groupes clés à la planification du transport est essentielle à l'élaboration d'un plan de transport socialement acceptable.

La concertation sur le projet de cadre a permis à la SGDN de mieux comprendre comment nous pourrions avancer ensemble. Les réactions au projet de cadre ont été favorables. Les gens ont indiqué que le document reflétait leurs priorités et leurs valeurs. Ils ont également donné à la SGDN des idées sur la façon dont le document pourrait être amélioré et sur ce que les gens souhaitent apprendre au fur et à mesure que nous avancerons dans un processus de planification collaboratif, notamment concernant :

- » Une discussion sur le rapport qui existe entre les peuples autochtones et la terre, et sur la façon dont le processus et le programme de planification du transport respectent ce rapport, y compris en accordant de l'importance aux cérémonies;
- » Un apprentissage accru sur la sûreté et la logistique du transport;
- » Une exploration plus approfondie des personnes qui devront participer à la planification du transport et de la manière de les faire participer, y compris en soutenant les informations factuelles et le dialogue continu.

La section qui suit résume ce que la SGDN a entendu dans le cadre de notre dialogue ciblé sur l'ébauche du cadre de planification. En outre, deux rapports complémentaires fournis par les cabinets de conseil Hill+Knowlton Strategies et Mawaandoon Inc. recensent les activités de concertation qui ont été entreprises en 2020 et 2021. D'autres activités menées par la SGDN dans le cadre de son programme de concertation et les constats qui en ont été tirés sont résumés à l'annexe A. L'annexe B fournit une liste de toutes les activités tandis que l'annexe C fournit la présentation donnée sur le cadre de planification.

4. Commentaires sur le projet de cadre

Les commentaires reçus au cours du dialogue de la SGDN sur le projet de cadre de planification du transport montrent que la SGDN est sur la bonne voie à ce stade préliminaire de la planification. Notre programme de concertation visait à recueillir les commentaires des gens sur deux sections du projet de cadre. Concernant la section « Le cadre de planification qui est en train de se dégager » du document, nous avons posé les questions suivantes :

- » Avons-nous fidèlement synthétisé les priorités et les objectifs exprimés jusqu'à maintenant?
- » Le cadre tient-il compte des éléments qui comptent le plus pour vous?
- » Que doit-on ajouter ou changer?

Concernant la section « Approche proposée de mise en oeuvre » du document, nous avons posé les questions suivantes :

- » L'approche de mise en oeuvre proposée est-elle fidèle aux priorités exprimées par les gens?
- » Que doit-on ajouter ou changer?

Les sections ci-dessous décrivent ce que la SGDN a entendu au sujet de ces deux sections fondamentales du projet de cadre.

4.1 Le cadre de planification qui est en train de se dégager

La section « Le cadre de planification qui est en train de se dégager » du projet de cadre comprend un compte rendu détaillé de ce que la SGDN a entendu jusqu'alors et du cadre que nous voyons émerger de ces discussions. Cette section décrit six éléments du cadre qui sont en train de se dégager comme domaines d'importance pour les gens, notamment :

EXIGENCES FONDAMENTALES	OBJECTIFS ET PRINCIPES	ASSURER LA SÛRETÉ	PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT	ÊTRE INCLUSIFS	CHOIX DES MODES ET DES ROUTES
--------------------------------	-------------------------------	--------------------------	---------------------------------	-----------------------	--------------------------------------

4.1.1 Les priorités, les principes et les objectifs

Les priorités, les principes et les objectifs ont généralement été discutés ensemble, car il y avait un chevauchement intentionnel important entre ce que les gens disaient être important pour eux et les principes et objectifs proposés pour guider la planification. Dans toutes les activités de concertation (ateliers, sondages, entretiens, séances d'information), les gens ont convenu que les priorités documentées et les principes et objectifs proposés étaient conformes à ce qui avait été exprimé et à ce qui était important pour eux. La priorité absolue demeure la sûreté. Ceci est cohérent avec les phases précédentes de concertation. À ce sujet, les gens ont continué de fournir des commentaires et de demander des renseignements supplémentaires sur les scénarios d'accident et sur la façon dont la SGDN gérerait les accidents sur le plan de la prévention et des interventions d'urgence/environnementales.

Principes

- » La sûreté comme priorité;
- » Respecter ou surpasser les exigences réglementaires;
- » La transparence étant essentielle pour bâtir la confiance;
- » L'équilibre entre l'adaptabilité et la continuité;
- » Décisions éclairées par des données probantes pour guider la planification;
- » Importance du savoir autochtone;
- » Gestion responsable du projet;
- » Concertation et dialogue auprès du public.

Objectifs

- » Protéger le public et les travailleurs;
- » Assurer la sécurité;
- » Protéger l'environnement;
- » Bâtir des relations respectueuses avec les collectivités des Premières Nations et métisses;
- » Viabilité économique.

Les priorités de chaque auditoire variaient en importance. Par exemple, la planification des interventions d'urgence est très importante pour les premiers intervenants et les municipalités, tandis que le savoir traditionnel, l'environnement et la concertation sont plus importants pour les collectivités autochtones. De plus, la façon dont le document et la SGDN abordent le savoir traditionnel, la population et la terre est très importante pour les collectivités autochtones.

Conformément aux années précédentes et au sondage général (veuillez consulter le www.nwmo.ca/transportationplanning), les personnes nouvellement initiées au plan canadien ont classé les priorités de manière relativement cohérente. La sûreté représente la première priorité, suivie par :

- » La sécurité;
- » La protection environnementale;
- » Les interventions d'urgence, la surveillance, le suivi/les vérifications;
- » La formation.

La SGDN a également entendu que les principes et les objectifs proposés trouvent écho chez la plupart des participants, notamment en ce qui concerne la sûreté et la protection du public et des travailleurs et travailleuses. Les participants et participantes qui connaissaient bien la GAP (p. ex., les collectivités hôtes potentielles) ont été attirés par le principe d'adaptabilité. Plus précisément, les gens sont intéressés de savoir comment la SGDN prévoit s'adapter à l'évolution de la technologie, de l'infrastructure et de la réglementation. Certaines personnes ont demandé si le transport par bateau serait envisagé. Les autres principes et objectifs qui ont suscité des discussions sont la « viabilité économique » et la « gestion responsable des projets ». Des personnes ont discuté de la signification d'un projet économiquement responsable et de ce que la SGDN pourrait faire pour gérer les coûts de manière responsable sans compromettre la sûreté.

Enfin, des gens ont demandé pourquoi les « relations respectueuses avec les collectivités des Premières nations et métisses » étaient mentionnées spécifiquement dans les objectifs, alors que d'autres collectivités ne l'étaient pas. Ces conversations ont fait ressortir l'importance de mieux comprendre les droits inhérents et issus de traités des peuples autochtones et la façon dont ils s'appliquent au plan canadien. La SGDN continuera de bâtir des relations avec tous les Canadiens et les Canadiennes, mais nous devons travailler en étroite collaboration avec les peuples autochtones pour comprendre comment notre planification et notre concertation peuvent intégrer de manière respectueuse les droits et le savoir traditionnel des Autochtones.

4.1.2 Sûreté, environnement, inclusion, modes et itinéraires

Les participants ont approfondi les priorités, principes et objectifs en discutant plus en profondeur des quatre autres éléments que sont la sûreté, l'environnement, l'inclusion et les modes de transport. Un résumé des commentaires sur chacun de ces éléments est présenté ci-après.

La sûreté : Les discussions sur la sûreté se sont concentrées sur certaines sections clés du cadre, la plupart des gens étant d'accord avec la nécessité d'une assise technique solide, d'un programme exhaustif de mise à l'épreuve des colis de transport et de satisfaire aux exigences réglementaires liées à la sûreté et aux interventions d'urgence ou de les dépasser. Plusieurs personnes ont continué de poser des questions sur les moyens que pourrait prendre la SGDN pour démontrer plus avant la sûreté du transport et pour envisager toutes les éventualités en matière d'intervention d'urgence. Plus précisément, des gens ont demandé si le colis avait été testé dans des conditions de froid extrême (-40 à -50 degrés Celsius) et si la SGDN serait disposée à effectuer des tests ou des modélisations supplémentaires pour répondre à leurs questions.

De plus, les gens voulaient comprendre les types de scénarios d'accident que la SGDN examine dans le cadre de son programme technique et comment nous allons faire en sorte que les intervenants d'urgence seront prêts à agir en cas d'accident. Enfin, dans le nord de l'Ontario en particulier, des préoccupations ont été soulevées au sujet de la sûreté des routes à deux voies, et de nombreuses personnes ont recommandé que l'infrastructure soit améliorée pour garantir la sûreté du transport.

L'environnement : Le consensus général était que l'environnement doit être un élément du cadre. Ce sujet a donné lieu à plusieurs discussions sur l'importance d'une empreinte carbone minimale et sur la relation des gens avec la terre. Depuis que la SGDN a entrepris sa concertation sur le transport au début des années 2010, les discussions sur l'empreinte carbone du programme de transport ont évolué en fonction de l'évolution de la technologie du transport et des discussions sur les changements climatiques. Comme l'indique le projet de cadre de planification, les gens continuent de dire qu'ils s'attendent à ce que le programme de transport tienne compte de l'empreinte carbone et s'adapte au besoin pour inclure des technologies vertes.

Le rapport des gens avec la terre est un autre sujet qui a souvent été abordé sous les deux angles suivants : premièrement, le lien et la responsabilité des peuples autochtones à l'égard de la terre se sont dégagés dans de nombreuses discussions avec les collectivités autochtones et dans le cadre du dialogue continu avec le Conseil des aînés et des jeunes de la SGDN, qui est un organisme consultatif de la SGDN. Le Conseil des aînés et des jeunes a fait savoir que la définition du terme « environnement » est trop étroite et qu'il serait important pour les peuples autochtones de voir dans le document la reconnaissance d'un lien plus fort entre le savoir traditionnel et la terre ; deuxièmement, des gens ont également parlé de l'utilisation des terres à des fins traditionnelles, récréatives et économiques, et de la façon dont les routes et les lignes de chemin de fer au Canada soutiennent ces activités. La discussion a porté sur l'impact potentiel du transport du combustible irradié sur ces autres activités.

L'inclusion : Le projet de cadre comprend cinq principes en matière de concertation qui avaient été définis lors de dialogues précédents. Les gens se sont mis d'accord sur ces principes et ont ensuite approfondi la discussion pour réfléchir à la façon dont les différents groupes pourraient participer au processus. Ils ont formulé des conseils allant d'un programme de concertation étroitement ciblé à un programme beaucoup plus large. Tous les participants ont estimé que la concertation avec les groupes potentiellement touchés était nécessaire (p. ex. les collectivités hôtes potentielles, les collectivités hôtes de centrales nucléaires et les collectivités situées le long des voies de transport potentielles). En outre, certaines personnes nous ont également demandé de tenir compte de différents groupes au Canada qui ne sont pas définis géographiquement (p. ex. l'industrie du camionnage, les propriétaires et exploitants d'entreprises touristiques, les personnes atteintes d'un cancer qui ont bénéficié de traitements de radiothérapie, les jeunes, etc.).

De nombreuses personnes ont remarqué la différence entre la vaste campagne de sensibilisation menée auprès du grand public et le programme de concertation plus ciblé qui s'adresse aux collectivités autochtones. Si certaines personnes se sont interrogées sur les raisons de cette différence, d'autres ont salué l'engagement en faveur d'une concertation plus approfondie avec les peuples autochtones.

Les collectivités et les groupes autochtones se sont dits très intéressés par ce sujet, exprimant différents niveaux de préoccupation et de sentiments à l'égard du transport du combustible irradié. Le Conseil des aînés et des jeunes a indiqué que le transport sera un sujet difficile pour la SGDN et qu'il sera important que la concertation et la planification reconnaissent à la fois les droits issus de traités et les droits inhérents. De plus, avec l'adoption du projet de loi C15 relatif à l'application de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (DNUDPA), la SGDN devra examiner comme elle pourra appliquer cette loi au programme de transport.

Modes de transport et itinéraires : Les gens étaient généralement d'accord avec les principes selon lesquels les décisions relatives aux modes de transport et aux itinéraires devaient être prises par des experts et tenir compte des connaissances et des priorités locales. Cependant, les commentaires sur les modes et les itinéraires sont restés très variés et les gens s'attendent à ce que des itinéraires préliminaires soient rendus publics. Bien que les itinéraires soient considérés comme des renseignements réglementés qui ne peuvent être divulgués selon la réglementation de la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN), les gens ont indiqué que la communication de cette information serait conforme au principe de transparence de la SGDN. Des points de vue régionaux ont également commencé à se dégager, notamment du fait de l'intérêt plus élevé des gens du nord de l'Ontario pour les services ferroviaires. Les personnes qui connaissent bien l'industrie nucléaire ont souvent demandé pourquoi le transport par bateau n'était pas envisagé.

4.2 L'approche de mise en oeuvre

Nous avons également demandé aux gens de se prononcer sur l'approche de mise en oeuvre proposée, qui a été façonnée par des conversations et des dialogues antérieurs et qui comprend une voie à suivre pour la prise de décisions en collaboration.

L'approche itérative de la planification du transport, en vertu de laquelle la SGDN fournit des informations de plus en plus détaillées au public pour qu'il puisse les commenter, a été largement saluée. Les gens considèrent que cette approche va au-delà « de ce qui est nécessaire » ou « des exigences réglementaires ». Les participants et participantes ont également convenu que le principe de transparence pouvait être atteint grâce à des rapports réguliers ; toutefois, ils ont souhaité discuter davantage de ce qui devrait être rapporté et de la fréquence des comptes rendus. Par exemple, alors que la plupart des personnes participantes étaient intéressées par un rapport sur l'évolution de la technologie, plusieurs ont suggéré de fournir un rapport sur des informations supplémentaires telles que le nombre d'expéditions sûres par an. La fréquence des rapports a également fait l'objet d'une discussion approfondie. La plupart ont convenu que la fréquence de présentation de rapports devrait être liée au stade d'avancement du projet. Par exemple, elle pourrait être moindre pendant les premières étapes de la planification, et plus fréquente plus immédiatement en amont du transport et pendant celui-ci.

L'idée de publier un plan de transport initial non spécifique au site avant la sélection du site a également été approuvée. Les gens se sont montrés très intéressés par les aspects techniques du programme, même à ce stade peu avancé de la planification, et ont indiqué qu'ils pourraient fournir des commentaires plus éclairés si la SGDN publiait des renseignements préliminaires supplémentaires sur le programme technique.

Le dialogue avec les collectivités autochtones a généré des recommandations sur le maintien des cérémonies et des engagements de la SGDN une fois le transport commencé. Plus précisément, des discussions ont eu lieu sur la façon dont les cérémonies pourraient être intégrées au programme de transport. Le but est notamment de reconnaître les terres que le combustible irradié traversera, de même que les générations passées, présentes et futures qui ont des relations avec ces terres. De plus, des questions ont été posées sur les types d'engagements en matière de notification que la SGDN prendrait pour informer les Premières Nations et les peuples métis détenteurs de droits en cas d'accident. Ce type de notification dépasserait le simple cadre des notifications réglementaires requises.

La section sur l'approche comprend également une liste de vérification de l'état de préparation, élaborée en tenant compte de ce que les participants et participantes aux discussions sur l'élaboration du projet de cadre ont jugé important. L'état de préparation a trouvé écho chez de nombreuses personnes; quelques recommandations rédactionnelles ont cependant été demandées, notamment des précisions sur la formulation « vaste programme de sensibilisation et d'éducation » et sur la reconnaissance des rôles et responsabilités des propriétaires d'infrastructures concernant les « vérifications de la sûreté ». Les gens ont estimé que le terme « vaste » était trop générique et que la SGDN devait préciser que la concertation viserait des segments spécifiques de la population. En ce qui concerne les vérifications de la sûreté, les gens nous ont dit qu'il était important de reconnaître que ce travail devrait être fait avec les propriétaires des infrastructures.

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 oeuvrant 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;
- 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 oeuvre.

4.3 Quels éléments mériteraient d'être discutés de façon plus approfondie au cours des prochaines années?

La question « Quels éléments mériteraient d'être discutés de façon plus approfondie au cours des prochaines années ? » a incité les participants et participantes à fournir une foule de suggestions à la SGDN sur ce qui leur donnerait aux gens davantage confiance dans un programme de transport.

D'abord et avant tout, les gens ont indiqué qu'un dialogue continu éclairé par les faits est essentiel pour gagner la confiance des gens à l'égard d'un plan de transport. Ils ont également indiqué qu'il sera essentiel de fournir des informations supplémentaires aux collectivités ainsi qu'aux personnes et aux groupes intéressés à mesure que les plans sont affinés. Au cours de nos activités de concertation sur le projet de cadre, les gens ont décrit des aspects de la planification du projet sur lesquels ils aimeraient avoir plus de détails à mesure que la planification progresse.

Ils ont fréquemment dit qu'ils aimeraient avoir des informations plus précises sur la sûreté et les accidents, allant du risque d'un accident aux mesures d'intervention d'urgence. Les collectivités qui vivent dans des régions plus éloignées de l'Ontario se sont dites préoccupées par les risques accrus d'accident le long des routes à double sens et par les répercussions liées à d'éventuelles fermetures de routes. Les gens des régions plus peuplées étaient préoccupés par la présence de combustible irradié sur les routes à forte circulation. Dans les deux cas, les gens souhaitaient en savoir plus sur les risques d'accident, surtout à mesure que la planification s'oriente plus précisément vers les sites envisagés. Ils se sont également demandé comment les risques seront pris en compte dans le choix du site, et comment la SGDN tiendra compte des risques propres à chaque itinéraire dans sa planification.

En ce qui concerne les interventions d'urgence, les gens voulaient en savoir plus sur les délais d'intervention le long des voies de transport potentielles et sur la récupération des colis de transport dans différents scénarios (p. ex. sur le bord de la route, dans une rivière ou le long d'une voie ferrée éloignée). Des personnes ont également demandé que des précisions supplémentaires soient données sur les rôles et les responsabilités des premiers intervenants et des municipalités à mesure que la planification se précise. Enfin, bien qu'il y ait un degré de confiance relativement élevé dans la capacité du colis de transport à contenir le combustible irradié en cas d'accident, des questions ont été posées sur la façon dont le colis se comporterait dans des conditions de températures extrêmes.

Un sujet particulier est ressorti du dialogue avec une collectivité autochtone, à savoir le processus de notification des collectivités titulaires de droits métisses et des Premières Nations en cas d'accident. La plupart des gens ont compris qu'il existe un processus réglementaire qui sera suivi en cas d'accident, lequel comprend la notification de la CCSN et des premiers intervenants. Cette discussion portait toutefois sur la responsabilité de la SGDN, en tant que propriétaire du programme de transport, d'aviser les personnes qui ont un lien avec le territoire du fait de leurs droits inhérents ou issus de traités.

Un autre sujet qui a été soulevé dans toutes les régions ayant participé à la concertation est l'infrastructure et la capacité de l'infrastructure

existante à soutenir les expéditions de combustible irradié. Ces discussions ont eu des variations régionales. Dans le sud de l'Ontario, les gens se demandaient si une ligne ferroviaire désaffectée près de South Bruce pourrait être utilisée et si la SGDN serait responsable de sa remise en service. Des gens étaient également préoccupés par le volume actuel de trafic, y compris pour le trafic lié au transport agricole et au transport de passagers. Dans le nord de l'Ontario, l'une des préoccupations les plus fréquemment citées concernait la capacité des routes à supporter les charges de camions lourds, compte tenu des longs tronçons de routes à deux voies, de l'érosion des accotements et des caractéristiques du terrain. Plusieurs personnes ont dit qu'elles préféreraient que le transport soit effectué par train dans le nord de l'Ontario si la SGDN pouvait décrire comment elle gérerait la récupération des colis de transport dans les régions éloignées. Dans tous les cas, les gens ont indiqué qu'ils pensaient que des améliorations de l'infrastructure seraient nécessaires pour améliorer la sûreté et minimiser les impacts du programme de transport.

Les gens ont également demandé que des détails supplémentaires soient fournis sur la logistique du programme et les considérations opérationnelles relatives à l'amélioration de la sûreté à mesure que la planification du transport avance. Plus précisément, les gens ont dit qu'ils aimeraient comprendre les éléments de planification suivants :

- » **Les exigences en matière de sécurité et d'intervention d'urgence :** Les exigences relatives aux véhicules d'escorte, à la surveillance des véhicules et aux plans d'intervention d'urgence;
- » **Les délais d'expédition :** Comment l'ordre des expéditions depuis chaque installation de stockage provisoire sera déterminé et si les expéditions seront continues ou si les conducteurs feront des pauses;
- » **Les contrôles à mettre en place pour éviter les accidents :** La prise en compte des conditions météorologiques, des autres activités de transport (p. ex., les périodes de forte circulation);
- » **Recherches supplémentaires :** Les études supplémentaires que la SGDN prévoit mener relativement au programme de transport, y compris la logistique détaillée pour les plans propres aux sites envisagés.

Le concept de l'inclusion est un autre sujet qui est ressorti tout au long de ce dialogue. Comme nous l'avons vu plus haut, les gens étaient en général d'accord avec les principes d'inclusion décrits dans le projet de cadre. Au cours de ce dialogue, les gens ont indiqué qu'ils souhaitaient comprendre comment la SGDN pourrait mettre ces principes en pratique. Par exemple, des personnes voulaient savoir comment la SGDN prévoit diffuser des renseignements factuels sur le transport et le projet à la population canadienne et aux Autochtones.

Des gens ont également posé des questions sur la façon dont la SGDN prévoit discuter avec les personnes qui s'opposent au projet, reconnaissant que ces personnes jouent un rôle très important pour ce qui est de soulever les préoccupations qui peuvent améliorer le projet et de tenir la SGDN et les organismes de réglementation responsables. Enfin, les gens s'intéressaient aux moyens qui seront pris pour qu'ils puissent continuer de participer aux décisions tout au long du processus de planification.

5. Réflexions de la SGDN sur les révisions du projet de cadre

Les discussions résumées ci-devant, ainsi que dans les rapports des consultants cités en référence et dans l'annexe A, ont fourni à la SGDN plusieurs éléments de réflexion à prendre en compte à mesure que le processus de planification concertée du transport avance. Nous reconnaissons que les discussions sur le transport seront difficiles, tout comme l'élaboration d'un plan qui reflète les considérations sociales. Compte tenu de tout cela, nous considérons qu'à ce stade préliminaire de la planification, nous avons l'avantage d'avoir du temps à notre disposition pour poursuivre le dialogue et élaborer un plan ensemble. Qu'est-ce que cela signifie donc pour la prochaine version du Cadre de planification du transport ? Pour prendrons en considération les commentaires en les regroupant ainsi :

1. Rendre le texte plus précis ou plus clair;
2. L'omission d'activités et de concepts;
3. Les occasions d'approfondir notre réflexion;
4. Trouver le juste équilibre et réfléchir aux défis qui se posent.

5.1 Rendre le texte plus précis ou plus clair

Dans quelques cas, les personnes ont exprimé le souhait que le texte du projet de cadre de planification soit plus clair ou plus précis. Ces commentaires sont décrits dans le tableau ci-dessous et seront traités dans la version révisée du cadre.

Préoccupation/ question liée au texte	Ce qui a été dit
Une terminologie qui exprime plus clairement que le « combustible nucléaire irradié » se présente sous forme solide	Le terme « combustible » donne l'impression que la matière est liquide, ce qui n'est pas le cas. En ojibwé, le mot « combustible » décrit un liquide. Le fait qu'il s'agisse d'une matière solide stable est un élément important du message sur la sûreté qui doit être souligné dans la documentation à l'avenir.
L'utilisation de l'expression « réduire au minimum les incidences »	À plusieurs reprises, le cadre de planification utilise l'expression « réduire au minimum » les impacts (par exemple sur l'environnement, le public et les travailleurs). Cela a suscité des inquiétudes chez plusieurs participants qui craignent que cela signifie que la SGDN reconnaît que certaines incidences néfastes seraient inévitables. Cela soulève également la question de la gravité potentielle des incidences.
Inclure la cybersécurité dans les considérations liées à la sécurité	Certaines personnes pensent que la cybersécurité devrait être reconnue comme une menace explicite étant donné la nature des conflits qui agitent le monde géopolitique depuis quelques années.
La mention d'un examen « périodique » des certifications, des procédures et des plans requis	Quelques personnes ont trébuché sur le mot « périodique » qui, pour eux, pouvait signifier que les examens « ne seraient pas fréquents » ou seraient même « aléatoires ». Quelques-unes ont estimé qu'il serait préférable d'utiliser le terme « régulier ».
La référence à un vaste programme d'éducation et de sensibilisation	Certaines personnes craignaient que l'expression « vaste » signifie « générique », « globale » ou « uniforme » – la plupart des gens pensaient que l'éducation et la sensibilisation devaient cibler certains groupes de population.
Un diagramme par étapes plus simple au lieu d'un calendrier sous forme de diagramme de Gantt	Alors que de nombreuses personnes ont trouvé que le diagramme de Gantt à la section « Approche proposée pour la mise en oeuvre » était un élément visuel utile, des gens ont suggéré que le modèle du diagramme de Gantt pour le calendrier pouvait être difficile à lire et ont recommandé une présentation différente sous forme d'un diagramme des étapes et jalons importants.

5.2 Omission d'activités et de concepts

Une autre façon d'examiner les commentaires issus de notre concertation sur le projet de cadre de planification est de nous demander si des gens ont dit que nous avons omis des concepts importants qui devront être explorés au cours des 20 prochaines années ou encore des activités nécessaires pour parvenir à une planification concertée du transport. Bien que la plupart des concepts majeurs aient été explorés dans le projet de cadre, des personnes ont formulé des recommandations sur des types de mesures ou d'activités que nous pourrions entreprendre ensemble à ce stade peu avancé de la planification. Ces recommandations sont les suivantes :

- » **Prise en compte des accidents conventionnels :** Les gens ont indiqué que le cadre, et la planification du transport à l'avenir, devraient prendre en considération les incidences environnementales des accidents conventionnels. Le cadre traite des incidences environnementales liées au rejet de matières radioactives, mais ne mentionne pas les préoccupations des gens quant aux impacts d'un accident conventionnel (p. ex., un déversement de carburant).
- » **Concertation avec les collectivités situées le long des voies de transport :** Le niveau de concertation et de communication de la SGDN avec les collectivités situées le long des voies potentielles de transport a été souligné comme étant extrêmement important, en particulier lors des ateliers avec les collectivités hôtes potentielles actuelles et anciennes, ainsi que lors de l'atelier avec les représentants de l'OGRA (Ontario Good Roads Association). Des participants ont suggéré que le cadre aborde plus explicitement cette question, d'autant plus que le document souligne l'engagement de la SGDN à travailler en concertation avec les collectivités autochtones. Cette question est particulièrement pertinente pour les collectivités hôtes d'installations nucléaires et les premiers intervenants qui auront des rôles précis à jouer dans le programme de transport.
- » **Concertation avec les autochtones et sensibilisation des collectivités :** De nombreuses personnes ont remarqué la différence entre la vaste campagne de sensibilisation menée auprès du grand public et le programme de concertation plus ciblé qui s'adresse aux collectivités autochtones. Si certaines personnes se sont interrogées sur les raisons de cette différence, d'autres ont salué l'engagement en faveur d'une concertation plus approfondie avec les peuples autochtones.
- » **Rapports et surveillance en continu :** Certaines personnes ont estimé que la section sur la publication continue de rapports et sur l'amélioration continue pourrait être renforcée en augmentant la fréquence des rapports et en rendant compte des activités de concertation menées avec la collectivité.
- » **Inclure des rapports supplémentaires une fois le transport commencé :** Plusieurs ont dit qu'en plus d'un engagement à signaler les incidents et les impacts environnementaux, elles aimeraient voir des données qui démontrent la sûreté; par exemple, le nombre d'expéditions sûres effectuées par année.

5.3 Occasions d’approfondir notre réflexion

La troisième façon d’examiner les commentaires sur le projet de cadre est de considérer les possibilités d’approfondir notre réflexion sur les différents aspects de notre cheminement commun. Cela nous a amenés à examiner quelques autres sujets soulevés par les collectivités et les particuliers.

En tant qu’organisation et en tant que Canadiens et Canadiennes, nous cheminons tous vers la réconciliation. Ceci est particulièrement important considérant la découverte de tombes non marquées d’enfants autochtones près des établissements appelés pensionnats. Alors, comment ce document aujourd’hui et la planification future du transport peuvent-ils tendre vers la réconciliation? Nous avons entendu que nous pourrions envisager les points suivants :

- » **Un lien plus fort entre les gens et la terre** : Il s’agit là d’un terrain d’entente pour un grand nombre d’Autochtones et de Canadiennes et Canadiens. Ce lien avec la terre doit être reconnu et abordé dans le contexte du transport.
- » **Engager une discussion plus approfondie sur le rôle des peuples autochtones** : Le Conseil des aînés et des jeunes, en particulier, a recommandé à la SGDN de trouver des moyens de travailler avec les collectivités et les organisations autochtones afin d’élaborer une approche axée sur la culture qui reconnaît les titulaires de droits ainsi que les gardiens et les protecteurs de la terre dans notre processus de mise en oeuvre.
- » **Donner un rôle aux cérémonies dans le programme de transport** : Comme nous l’avons vu plus haut et conformément à la recommandation d’approfondir la discussion sur le lien entre les peuples autochtones et la terre, il est important de préciser davantage l’engagement pris par la SGDN envers le savoir autochtone en incluant une discussion sur les cérémonies.

5.4 Trouver le juste équilibre et réfléchir aux défis qui se posent

Une chose fondamentale que nous avons apprise lors de notre concertation sur le projet de cadre et au cours de nos années de dialogue, est qu’il est important de trouver un juste équilibre, mais que cela sera difficile. Il y a quelques domaines de notre travail où cela devient très évident, notamment l’inclusion, la transparence et la sûreté du point de vue de la population.

En commençant par l’inclusion, tout le monde reconnaît que ce principe est important dans ce processus. L’objectif de la SGDN est d’être aussi inclusive que possible; cependant, l’inclusion peut poser ses propres problèmes. Nous reconnaissons que nous ne serons pas en mesure de répondre aux attentes de tous avec ce programme de transport. Par conséquent, les principes liés à l’inclusion constituent un bon point de départ à une conversation visant à déterminer quelles personnes doivent être mises au courant et quelles personnes doivent participer aux décisions. À partir de là, nous devons nous efforcer de comprendre les priorités de ces groupes et leur degré d’inclusion, allant du droit d’être informés à la participation à la planification.

En tant que Canadiens et Canadiennes, nous cheminons tous et toutes vers la réconciliation, ce qui fait que nous avons des responsabilités. Il nous incombe de nous tourner vers les peuples et les collectivités autochtones pour obtenir leurs conseils sur tous les aspects de notre travail afin de le mener à bien dans le respect des enseignements des Sept Grands-Pères, à savoir la sagesse, l’amour, le respect, la bravoure, l’honnêteté, l’humilité et la vérité. En explorant ces enseignements dans le cadre de notre travail et en les laissant guider notre travail de concertation, nous pensons pouvoir trouver un juste équilibre. Nous en avons encore beaucoup à apprendre sur ces enseignements, et nous avons bon espoir que notre concertation avec les peuples autochtones et les Canadiens et Canadiennes nous guidera et nous accompagnera sur le chemin de la réconciliation.

Pour ce qui est du défi de la transparence, le transport du combustible irradié est hautement réglementé, tant au Canada qu'à l'étranger. Au Canada, le cadre réglementaire est axé sur un ensemble rigoureux de critères de sûreté à respecter, ainsi que sur un ensemble distinct de rôles et de responsabilités attribués aux parties responsables de l'expédition du combustible irradié et aux organismes de réglementation. Ces règlements sont axés sur la sûreté et leur souplesse est limitée. La SGDN se conformera à toutes les exigences réglementaires et travaillera également à élaborer un plan qui reflète les priorités et les valeurs de la population. Allant de l'avant, il sera important que nous poursuivions le dialogue pour nous aider mutuellement à comprendre quels sont les aspects de la planification qui sont réglementés et au regard desquels notre latitude est limitée, et quels sont les aspects qui peuvent être influencés par le public.

Par exemple, la SGDN devra entreprendre un dialogue sur les informations qui peuvent être communiquées et celles qui sont des « informations réglementées » (c'est-à-dire des informations qui ne peuvent être communiquées pour des raisons de sécurité). Les gens demandent souvent si nous avons décidé des itinéraires de transport et si celles-ci peuvent être communiquées. Des décisions concernant les itinéraires n'ont pas été prises, et de nombreuses personnes reconnaissent que ces informations ne peuvent pas être communiquées pendant la mise en oeuvre d'un programme de transport pour des raisons de sécurité. Cependant, les gens se demandent encore pourquoi les itinéraires potentiels ne peuvent pas être abordés à ce stade précoce de la planification. Nous comprenons que les gens souhaitent s'informer sur les itinéraires potentiels afin qu'ils puissent nous dire ce qui est important pour les personnes le long de ces voies et faire part de leurs connaissances locales. Tandis que nous travaillons ensemble sur ce sujet difficile, nous encourageons tout le monde à nous faire part des facteurs ou des considérations qui devraient être pris en compte dans le choix du mode et des itinéraires afin que nous puissions les intégrer à notre prise de décision en matière de transport.

Un autre aspect de la planification concertée du transport qui est important pour les gens et la SGDN est l'élaboration et la compréhension du dossier de sûreté du transport. Nous reconnaissons que de nombreuses personnes se posent encore des questions sur la sûreté parce que leurs attentes ne correspondent pas nécessairement aux exigences réglementaires. Bien que nous ayons mis au point et fait homologuer un conteneur de transport de combustible irradié, les gens ont encore beaucoup de questions sur les scénarios d'accident et d'autres considérations liées à la sûreté opérationnelle.

Allant de l'avant, la SGDN s'efforcera de saisir les scénarios qui préoccupent les gens et d'y répondre en poursuivant ses recherches et des discussions sur l'expérience opérationnelle et les meilleures pratiques. De plus, nous devons faire ce qui est nécessaire pour répondre aux nombreuses exigences de sûreté et pour nous conformer aux meilleures pratiques sur le plan opérationnel afin de nous assurer de réduire au minimum les risques d'accident.

Ces trois concepts – l'inclusion, la transparence et la sûreté du point de vue de la population – sont des défis, mais ils sont également à la base de notre travail. Comme l'indique l'un de nos principes clés en matière d'inclusion, « de bonnes informations et la volonté de se renseigner sont importantes pour une bonne prise de décision ». La clé de notre succès collectif dans ces discussions difficiles est l'engagement continu de la SGDN à établir les voies d'un dialogue bidirectionnel. Cela nous permettra de prendre des décisions éclairées et d'élaborer à la fin un plan qui répondra aux exigences réglementaires et aux attentes de la population.

6. Poursuite du dialogue et prochaines étapes

Le dialogue se poursuit sur la sûreté et la planification future du transport. La SGDN a observé qu'il est important d'éclairer la discussion avec des informations exactes et équilibrées, puisqu'une quantité substantielle d'idées erronées et de fausses informations circulent à ce sujet. Elle encourage aussi le public à participer à une conversation et à une réflexion approfondies sur les choix qui se posent à nous en tant que société et sur la façon dont nous traiterons le principe de la sûreté à chaque étape de la gestion à long terme du combustible nucléaire irradié canadien.

La SGDN a observé qu'à mesure que les conversations se poursuivent et que de plus en plus de collectivités, de personnes et de groupes commencent à s'y joindre, un consensus semble se forger sur les thèmes et les questions qui doivent guider la planification du transport et qui doivent être prises en compte dans cette planification. Bien qu'un fondement social pour le transport effectué dans le cadre de la GAP ait été établi, nous comprenons qu'il s'agit d'une conversation continue qui continuera à intégrer le savoir autochtone et les priorités publiques pour la planification à long terme du transport.

La SGDN a hâte de poursuivre ce dialogue. Nous invitons tous les Canadiens et toutes les Canadiennes à examiner la prochaine version du Cadre de planification du transport et le Plan initial de transport lorsqu'ils seront mis à leur disposition au cours des prochains mois. Comme toujours, nous vous encourageons à participer en assistant à une journée portes ouvertes, en vous rendant au bureau En savoir plus local ou en nous transmettant vos idées sur le site Web de la SGDN (www.nwmo.ca).

Annexe A

Rapport sur les activités de concertation de la SGDN

Introduction

Une grande partie des efforts de concertation menés par la SGDN sur le projet de cadre ont été soutenus et consignés par écrit par des consultants indépendants, à savoir Hill+Knowlton Strategies et Mawaandoon Inc., dont les rapports sont disponibles en ligne. Toutefois, la SGDN a également mené un dialogue avec les parties intéressées (p. ex. les premiers intervenants et les collectivités hôtes d'installations nucléaires) et les collectivités autochtones, et elle a demandé l'avis du Conseil des aînés et des jeunes, un organisme consultatif de la SGDN, afin de comprendre comment ce document préliminaire de planification du transport pourrait mieux refléter les priorités de ces groupes. De plus, nous avons examiné les préoccupations et les questions affichées sur les médias sociaux et présentées par les parties intéressées, qu'elles soient favorables ou non au projet. La présente annexe rend compte des résultats de ces discussions et examens. Le document *Ce qu'on nous a dit* présenté ci-devant présente nos réflexions tirées de ces trois rapports.

Les collectivités autochtones et le Conseil des aînés et des jeunes

La SGDN a organisé plusieurs séances de concertation avec les collectivités autochtones et le Conseil des aînés et de la jeunesse sur le projet de cadre et le transport. Ces discussions ont porté sur la mesure dans laquelle le projet de cadre et l'approche de la SGDN en matière de transport, de manière plus générale, reflétaient les valeurs autochtones. Les principaux sujets abordés sont résumés ci-dessous.

Approche holistique de la planification du transport : De nombreux participants ont souligné l'importance d'adopter une approche holistique, ou globale, pour la planification du transport. La discussion a porté sur le désir de voir le lien entre les gens et la terre reconnu de manière plus explicite. Plus précisément, des gens ont fait remarquer que le diagramme en forme de puzzle du projet de cadre ne tient compte que de l'«environnement», un terme qui ne reflète pas exactement la terre et le lien qui existe entre les peuples autochtones et la terre. La SGDN a entendu que ce lien va au-delà d'une relation spéciale avec la terre, que les gens sont, eux-mêmes, la terre. Le Conseil des aînés et des jeunes a insisté sur ce point et a renforcé l'idée que la planification devrait tenir compte de ce lien intime entre les peuples autochtones et la terre.

Prise en considération des lois autochtones : En lien étroit avec le lien entre les peuples autochtones et la terre, la SGDN a entendu dire que nous devrions tenir compte des lois autochtones dans la planification du transport. Plus précisément, une séance axée sur les jeunes, à laquelle ont participé des représentants du Conseil des aînés et des jeunes, a permis de souligner l'importance de l'intégration du droit autochtone et du droit canadien. La lecture du livre *Braiding Legal Orders – Implementing the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples* a été recommandée. De plus, étant donné que l'un des sites potentiels est situé dans le nord de l'Ontario, on a fortement recommandé à la SGDN de s'inspirer de la Loi de la grande Terre du Traité 3 et du processus d'évaluation environnementale établi pour le Traité 3.

Importance des cérémonies : Le Conseil des aînés et des jeunes a indiqué que pour un projet comme celui-ci, qui concerne plusieurs générations, la SGDN devrait se tourner vers les cérémonies pour se guider. Les cérémonies ne sont pas des choses qui sont « ajoutées » à un programme; elles servent à guider notre travail lié à un programme et nous devons intégrer le programme aux cérémonies. Ce sera un moyen important de reconnaître les terres que le combustible irradié traversera, de même que les générations passées, présentes et futures qui ont des relations avec ces terres.

Importance d'élargir la concertation avec les collectivités autochtones : Bien que la SGDN se soit concentrée ces dernières années sur la concertation avec les collectivités hôtes potentielles, nous avons commencé à élargir notre concertation afin d'entamer un dialogue avec les collectivités qui pourraient se trouver le long des voies potentielles de transport. Cette activité est fortement encouragée par les collectivités hôtes potentielles autochtones, qui ont indiqué que la SGDN devrait en faire davantage dans ce domaine. Étant donné que tout itinéraire de transport traversera de nombreux territoires traditionnels ou visés par un traité, les membres des collectivités hôtes potentielles nous ont dit qu'il serait important de comprendre les préoccupations des collectivités situées le long des voies de transport et de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour communiquer les informations pertinentes et répondre à ces préoccupations. On nous a également dit que le langage est important. Par exemple, le mot « combustible » en ojibwé désigne un « liquide ». La SGDN doit donc réfléchir au langage qu'elle utilise dans ses communications écrites et orales pour s'assurer que les gens savent que ce que nous transporterons est une matière solide.

Une approche de concertation centrée sur la culture : La recommandation d'établir une approche de la planification du transport et de la concertation axée sur la culture est le point de convergence de plusieurs de ces concepts. Le Conseil des aînés et des jeunes a recommandé à la SGDN de s'appuyer sur des références liées à la science de la mise en oeuvre pour élaborer un processus qui reconnaît d'abord les personnes qui sont propriétaires/titulaires/gardiens des terres en vertu d'un traité ou d'un titre ou d'un acte de propriété, ou parce que ces terres n'ont jamais été cédées. Ce même sentiment a été exprimé par d'autres collectivités autochtones qui souhaitent comprendre l'approche de concertation qui sera utilisée au cours des années où le transport des grappes de combustible irradié aura lieu. En tant que personnes ayant une responsabilité envers la terre, les membres des collectivités ont indiqué qu'ils voudraient comprendre ce qui se passe et être avisés et impliqués dans toute intervention en cas d'accident.

Premiers intervenants et collectivités hôtes d'installations nucléaires

Par suite de l'intérêt manifesté, la SGDN a également organisé quelques séances de discussion avec les premiers intervenants et les collectivités hôtes de centrales nucléaires. Ces discussions étaient fortement axées sur les responsabilités propres à chacun de ces groupes d'intérêts. Des résumés des principaux sujets de discussion abordés sont présentés ci-dessous.

Responsabilité en matière d'infrastructure : Le concept d'un programme de vérification de la sûreté des activités et des infrastructures de transport a été largement accepté; toutefois, les gens avaient de nombreuses questions sur les rôles et les responsabilités liés aux infrastructures. Ils ont indiqué que la plupart des routes et des voies ferrées relèvent de la compétence des municipalités, de la province ou d'entreprises privées, et se sont demandé qui serait responsable des « vérifications ». Ils ont également posé des questions sur la mise à niveau de l'infrastructure et sur la responsabilité en pratique de ces dernières, c'est-à-dire « qui fera le travail » et « qui le paiera ». De nombreuses personnes ont indiqué qu'elles préféreraient que la SGDN, en tant qu'exploitant du programme de transport, examine l'infrastructure et travaille avec les propriétaires de l'infrastructure pour faire en sorte que les améliorations requises soient apportées. En outre, plusieurs ont indiqué que la responsabilité financière des mises à niveau et les obligations financières connexes ne devraient pas imposer un fardeau supplémentaire aux municipalités.

Formation des premiers intervenants : Comme pour le programme de vérification de la sûreté, le concept de la formation des premiers intervenants a recueilli un large consensus. Les gens ont dit que la SGDN devrait discuter avec les premiers intervenants de ce à quoi devrait ressembler ce programme et du moment où il devrait commencer. Lors de l'examen du calendrier des principaux jalons et étapes, certaines personnes ont suggéré que le calendrier soit plus explicite quant à l'inclusion des premiers intervenants à l'étape 4 (Faire connaître les plans et les communiquer à mesure qu'ils sont peaufinés).

De plus, les premiers intervenants se sont interrogés sur les besoins supplémentaires en personnel et en infrastructure ou en équipement. Ils ont recommandé que le travail sur ces éléments de planification commence avant 2038. Des gens ont suggéré que la SGDN devrait envisager d'organiser des séances de sensibilisation spéciales pour les premiers intervenants en tant que groupe, soit dans le cadre d'occasions de formation continue (p. ex., lors de congrès annuels ou des séances de formation propres à une région) ou de séances organisées par les premiers intervenants au centre d'essais de sûreté de la SGDN à Oakville ou au Centre d'expertise une fois qu'il sera établi dans l'une des collectivités hôtes potentielles. Enfin, comme dans le cas des discussions sur la responsabilité en matière d'infrastructure, les gens ont demandé « qui est responsable du paiement de la formation ». De nombreux premiers intervenants ont indiqué que les ressources financières pour la formation sont déjà étirées.

Les médias sociaux et la façon dont le transport est présenté par les personnes non liées à la SGDN

La SGDN assure une présence active sur Twitter, Facebook et Instagram, et surveille ses comptes pour recueillir les commentaires et les questions sur le transport. En outre, nous surveillons d'autres comptes de médias sociaux où est abordé notre projet. Nous sommes aussi attentifs à la façon dont notre projet est présenté par les membres du public qui ont des préoccupations relatives au transport. Bon nombre des discussions qui ont lieu sur les médias sociaux ou dans le cadre de ces discussions portent sur les préoccupations des gens en matière de sûreté. Même si certaines personnes ne discutent pas directement avec la SGDN sur les médias sociaux, il est important que nous y soyons attentifs afin de comprendre les préoccupations de chacun. Les types de préoccupations exprimés par le biais des médias sociaux et de ces présentations peuvent être catégorisés de la manière suivante.

Préoccupations concernant l'exposition aux rayonnements résultant du transport : Les gens ont exprimé des préoccupations concernant les niveaux de rayonnements émis par les colis de transport pendant les activités normales de transport (par exemple, les rayonnements émis par le colis de transport lorsqu'il est scellé). On s'inquiète également beaucoup de l'émission de rayonnements dans les plans d'eau en cas d'accident (par exemple, que se passerait-il si un colis de transport tombait dans une rivière ou un lac et relâchait son contenu).

Préoccupations concernant les accidents : Fréquence et gravité des accidents le long des voies de transport : certains tronçons de routes, en particulier dans le nord de l'Ontario, et le taux d'accidents le long de ces voies de transport potentielles suscitent des inquiétudes.

Infrastructure inadéquate : Cette catégorie de préoccupations concerne l'infrastructure routière et ferroviaire canadienne, en particulier les routes à deux voies à sections de dépassement peu fréquentes et l'infrastructure ferroviaire vieillissante. On s'inquiète également de l'impact que les changements climatiques pourraient avoir sur l'utilisation de ces infrastructures.

Changements climatiques : Des préoccupations ont été soulevées au sujet de l'empreinte carbone du programme de transport et des questions ont été posées sur les raisons pour lesquelles la SGDN envisagerait de choisir un site plus éloigné, alors que cela pourrait laisser une plus grande empreinte carbone.

Participation des jeunes à la concertation : À l'automne 2020, la SGDN a organisé un concours du lâcher de l'œuf avec des étudiants pour démontrer l'importance du colis de transport du combustible irradié et des épreuves exigées par la CCSN. Des commentaires ont été formulés sur les médias sociaux et lors de présentations ultérieures selon lesquels la SGDN ne devrait pas impliquer les jeunes dans la conversation sur ce sujet. Cela a été perçu comme un endoctrinement et la fourniture d'informations unilatérales.

Les personnes situées le long des voies de transport ont leur mot à dire dans le processus : On craint que les personnes situées le long des voies de transport n'aient pas leur mot à dire ou qu'on ne réponde pas à leurs questions. Certaines discussions en ligne parlent de racisme environnemental et soulèvent des inquiétudes quant au risque accru que courent les collectivités autochtones en raison du programme de transport.

Apprentissage continu et meilleures pratiques internationales

Alors que la SGDN poursuit le dialogue sur le transport avec la population canadienne et les Autochtones à ce stade préliminaire de la planification, nous continuons également d'approfondir nos connaissances et notre compréhension des meilleures pratiques internationales. Nous le faisons notamment en travaillant avec d'autres pays qui transportent régulièrement du combustible irradié dans le cadre de la mise en oeuvre de leurs plans nationaux : nous participons avec eux à des ateliers, des réunions et des conférences. Nous avons appris que les questions et les préoccupations soulevées par la population canadienne et les Autochtones correspondent à celles qui sont soulevées ailleurs dans le monde. Nous prenons aussi connaissance de l'expérience acquise par les autres pays dans la mise en oeuvre d'activités importantes comme la planification et les interventions en cas d'urgence.

Au cours des prochaines années, nous continuerons d'explorer avec ces partenaires internationaux et avec la population canadienne et les Autochtones certains des sujets les plus difficiles, notamment celui de la recherche d'un juste équilibre relativement à l'inclusion, à la transparence et à la sûreté du point de vue de la population. Communiquer ce que nous apprenons grâce à ces relations internationales prendra une importance de plus en plus grande dans notre programme de concertation sur le transport à mesure que notre processus collaboratif de planification progressera.

Prochaines étapes

Les commentaires fournis à la SGDN et résumés dans le présent rapport, ainsi que ceux fournis par les deux rapports réalisés par des tiers, constituent les sources du rapport «Ce qu'on nous a dit» de la SGDN. Ce rapport résume tous ces commentaires dans le contexte du projet de cadre de planification afin de jeter les bases d'une version révisée du document qui sera publiée plus tard en 2021.

Annexe B

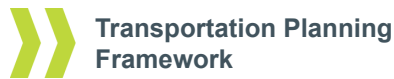
Activités de concertation sur le projet de cadre

2020	
Date	Événement de concertation
7 août	Présentation donnée au Conseil des aînés et des jeunes
17 août au 31 mars	Sondage sur le cadre de planification du transport (ouvert au public)
17 au 19 août	Foire commerciale de l'Association des municipalités de l'Ontario
20 août	Exposition mobile pour la régie locale des services publics de Wabigoon
31 août au 8 septembre	Sondage du grand public sur le cadre de planification du transport (mené par le fournisseur indépendant Hill+Knowlton Strategies)
3 septembre	Forum municipal
8 septembre	Exposition mobile pour les membres des Nations du Traité 3 (Kenora)
9 septembre	Présentation donnée à la Nation ojibwée de Wabigoon Lake
15 septembre	Comité de liaison communautaire d'Ignace
16 septembre	Association des agents immobiliers de Bruce-Grey-Owen Sound
18 septembre	Présentation donnée au conseil d'administration de l'Ontario Good Roads Association
22 septembre	Atelier pour les intervenants en cas d'urgence d'Ignace (et de la région)
23 au 27 septembre	Ateliers de la collectivité d'Ignace
28 et 29 septembre	Atelier de deux jours avec des anciennes collectivités hôtes potentielles
30 septembre	Club Rotary de Dryden
8 octobre	Comité de liaison communautaire de South Bruce
13 et 14 octobre	Présentation donnée aux enseignants (déjeuner-causerie), aux élèves (déjeuner-causerie) et à la classe de sciences de 7 ^e et 8 ^e année d'Ignace (exigences de la CCSN relatives à la mise à l'épreuve des colis de transport)
26 octobre	Atelier pour la région 9 de la MNO
27 octobre	Concours du lâcher de l'oeuf pour la classe de 7 ^e et 8 ^e année de l'école d'Ignace
27 octobre	Présentation donnée au conseiller communautaire de Lac Seul
26 octobre au 6 novembre	Journées portes ouvertes à South Bruce
4 novembre	Atelier pour la région 4 de la MNO
18 novembre	Atelier pour la région 5 de la MNO
25 novembre	Atelier pour la région 3 de la MNO
26 novembre	Présentation donnée à l'Union of New Brunswick Indians

2020 (suite)	
Date	Événement de concertation
26 novembre	Présentation donnée au conseil d'administration d'Ontario Small Urban Municipalities
2 décembre	Atelier pour la région 8 de la MNO
3 décembre	Atelier pour les jeunes membres du Conseil des aînés et des jeunes
9 décembre	Atelier pour la région 6 de la MNO
15 décembre	Atelier pour la région 4 de la MNO
17 décembre	Atelier pour la région 7 de la MNO
18 décembre	Article Web communiqué à plus de 8000 travailleurs du nucléaire à Clarington, Pickering et Kincardine (par l'entremise d'OPG)
6 novembre à décembre	Entrevues individuelles avec le personnel et les fonctionnaires municipaux de South Bruce et Huron-Kinloss
2021	
Date	Événement de concertation
6 janvier	Mise à jour donnée au groupe de travail spécial des premiers intervenants
13 et 14 janvier	Atelier pour la région 1 de la MNO
22 janvier	Atelier pour l'Ontario Good Roads Association
26 janvier	Présentation donnée à la Rural Ontario Municipal Association
8 février	Article dans une publication de l'Ontario Good Roads Association (Milestones)
8 et 9 février	Municipalités de la Saskatchewan
9 février	Présentation donnée dans le cadre de la formation du comité de liaison communautaire autochtone du nord-ouest de l'Ontario
12 février	Discussion à la réunion du Conseil des aînés et des jeunes
21 au 24 février	Congrès annuel de l'Ontario Good Roads Association (présentation et courriels avec lien vers le sondage le 23 février)
1 ^{er} mars (semaine du)	Article avec lien vers le sondage dans le bulletin Neighbours d'OPG
22 mars	Mise à jour fournie au groupe de travail spécial des premiers intervenants
31 mai	Présentation donnée au conseil d'Atikokan
2 juin	Réunion (inaugurale) d'un groupe de travail local sur le transport
9 juin	Présentation d'Environment North donnée au Comité de liaison communautaire d'Ignace
15 juin	Mise à jour fournie au groupe de travail spécial des premiers intervenants
23 juin	Dialogue avec la Nation ojibwée de Wabigoon Lake
5 juillet	Présentation donnée au Comité consultatif sur le nucléaire de la région de Durham
14 juillet	Présentation donnée au Comité de liaison communautaire d'Ignace

Annexe C

Présentation sur le cadre de planification du transport



Nuclear Energy in Ontario

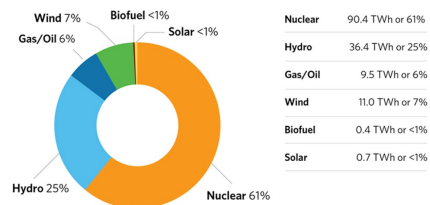


Image Credit: Independent Electricity System Operator (IESO), [Reliability Outlook](#), released June 2020, updated quarterly

Inviting Public Input and Dialogue

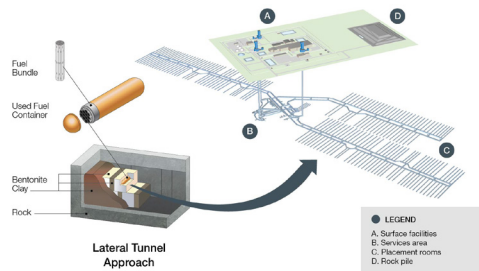
What is Used Nuclear Fuel?



Interim Storage versus...



Long-term Management



Introducing NWMO





Transportation is Safe and Secure



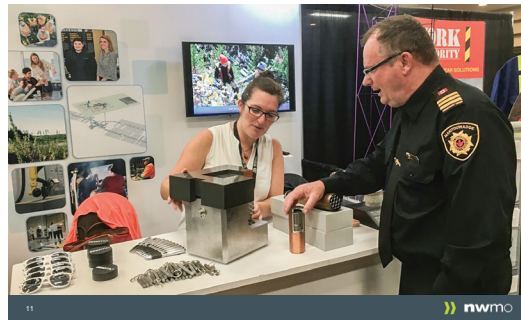
International Collaboration



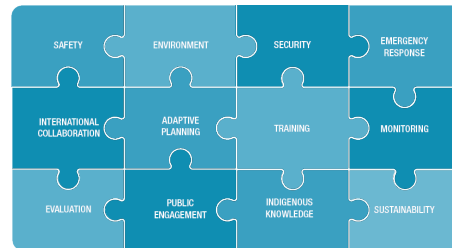
Why Are We Here Today?



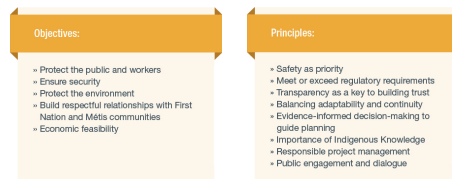
What We Heard



Public-identified Priorities



Planning Objectives & Principles



Protecting People and the Environment



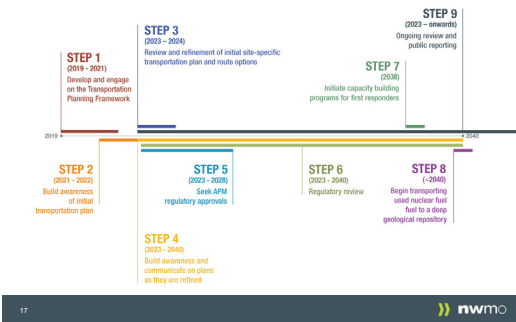
Who Should Be Included?



What about Modes and Routes?



NWMO's Approach to Transportation



An Emerging Framework – Inviting Input



- Where have we have listened well to public feedback?
- Does the framework include what is most important to you?
- What additions and changes still need to be made?
- What may need further discussion over the coming years?

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

Société de gestion des déchets nucléaires

22, avenue St. Clair Est, 4^e étage
Toronto (Ontario) M4T 2S3, Canada
Tél. : 416.934.9814 Sans frais : 1.866.249.6966
Courriel : contactus@nwmocanada
Site Web : www.nwmocanada

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

 [@LaSGDN](https://twitter.com/LaSGDN)

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

