

Façonnons l'avenir ensemble

Cadre de planification du
transport du combustible
nucléaire irradié

Décembre 2021



Table des matières

| | |
|---|----|
| 1. Le travail qui nous attend | 2 |
| 2. Une vision commune | 5 |
| 3. Le cadre de planification | 6 |
| a. Exigences fondamentales : quels éléments devons-nous prendre en considération dans la planification du transport ? | 7 |
| b. Objectifs et principes | 10 |
| c. Garantir la sûreté | 13 |
| d. Protéger l'environnement | 18 |
| e. Relation avec le territoire | 20 |
| f. Promouvoir l'inclusion | 21 |
| g. Sélection des modes et des itinéraires de transport | 23 |
| h. Le cadre de planification | 26 |
| 4. Approche proposée pour la mise en oeuvre du cadre de planification | 28 |
| a. Collaboration et prise de décisions en commun | 29 |
| b. Mise en place d'une liste de vérification de l'état de préparation | 32 |
| c. Jalons et étapes clés | 34 |
| 5. Processus décisionnel des autorités de réglementation | 36 |
| 6. Prochaines étapes | 37 |

1. Le travail qui nous attend

Pour plus de 50 ans, nous avons produit de très grandes quantités d'électricité à partir de l'énergie nucléaire. Un des sous-produits de cette production d'électricité est le combustible nucléaire irradié, une matière compacte et solide qui doit être confinée et isolée 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 requiert une maintenance active. Les conteneurs de béton et d'acier qui confinent actuellement le combustible nucléaire irradié doivent être remplacés tous les 50 à 100 ans et les bâtiments dans lesquels ils sont placés doivent faire l'objet d'une surveillance et d'une maintenance continues.

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'elles n'auront pas produits et dont elles n'auront pas directement profité. Les Canadiens, les Canadiennes et les Autochtones (Premières Nations, Métis et Inuits) nous 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. De plus, notre dialogue avec les peuples autochtones nous a appris que nous pouvons et devons-nous appuyer sur le savoir autochtone et les enseignements des Sept Grands-Pères lorsque nous réfléchissons à la manière de planifier l'avenir.

Le transport est une étape essentielle de la mise en oeuvre du plan canadien. Le combustible irradié devra être transporté de l'endroit où il est actuellement entreposé, à titre provisoire, vers un lieu centralisé. Bien que l'on transporte déjà actuellement à petite échelle au Canada du combustible nucléaire irradié, le transport de tout le combustible nucléaire irradié au Canada sera une entreprise de grande envergure – et nous voulons que les Canadiens, les Canadiennes et les Autochtones participent à cette entreprise et nous aident à la planifier.

De nombreuses décisions sur le transport seront de nature technique et devront respecter un ensemble d'exigences réglementaires rigoureuses. Cela dit, la Société de gestion des déchets nucléaires (SGDN) s'engage à faire participer les gens à ce processus, en particulier, les Autochtones, les premiers intervenants et les municipalités qui ont des questions et des préoccupations et qui souhaitent contribuer à l'élaboration des plans de transport. Historiquement, les voix autochtones n'ont pas été entendues sur ces questions. Nous pensons à ce sujet que ces voix peuvent contribuer à guider l'élaboration de ce plan, en apportant un éclairage sur l'application du savoir autochtone et sur la manière dont la SGDN pourrait se concerter avec les titulaires de droits dont le territoire traditionnel est susceptible d'être traversé par des convois de combustible irradié. Nous nous appuyons également sur notre Politique sur la réconciliation pour orienter ce travail.

Le présent document est basé sur des discussions que nous avons eues avec des Autochtones, des municipalités, des premiers intervenants, des citoyens et citoyennes et des organisations de la société civile. Il décrit un cadre qui est en train de se dégager pour la planification du transport, ainsi qu'une proposition d'approche de mise en oeuvre. Il sera mis à jour tous les trois ans pour refléter ce que nous aurons entendu dans le cadre de notre dialogue continu.

Le plan canadien

Le plan canadien, appelé la Gestion adaptative progressive (GAP), vise un objectif que les Canadiens ont eux-mêmes défini : le confinement et l'isolement à long terme sûrs et sécuritaires 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 dans 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 environnemental 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.

Sélection d'un site

Depuis 2010, la SGDN travaille en collaboration avec des collectivités intéressées en vue de 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 région. 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 la sensibilisation au projet et un processus de prise de décision partagée.

Nous prévoyons choisir un site optimal unique d'ici 2023.

Partenariats

Nous avons adopté une approche axée sur le partenariat pour mettre oeuvre 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 du processus, 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 période requise. Notre approche axée sur le partenariat est fondée sur la réconciliation – une approche où les municipalités et les collectivités autochtones se respectent mutuellement. Le projet n'ira de l'avant que dans une région avec des hôtes informés et consentants, où la municipalité, les collectivités des Premières Nations et métisses et les autres municipalités de la région travaillent ensemble à sa mise en oeuvre.

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 jusqu'au 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 en cas 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 rigoureuse. La SGDN devra démontrer aux autorités réglementaires la sûreté et la sécurité de tout système de transport envisagé avant que le combustible nucléaire irradié puisse commencer à être acheminé vers le dépôt. Nous nous sommes également engagés à démontrer la sûreté sociale du transport au public, puisque les convois de grappes de combustible irradié traverseront un grand nombre de territoires traditionnels, de municipalités et de collectivités.

Le transport pour la GAP devrait débuter au cours des années 2040 et durer approximativement 50 ans.

Quelques faits en bref

- Le combustible nucléaire irradié est un sous-produit généré lorsque les centrales nucléaires produisent 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 irradié de type 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.
- Le 30 juin 2021, le Canada possédait 3,1 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, sont exploités 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 produit à l'extérieur du Canada ne sera placé dans le dépôt de la GAP.
- Une somme considérable d'expérience dans le transport 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 de combustible nucléaire irradié par camion, par train et par bateau ont été effectuées dans le monde, et ce, 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 de sa réception.
- Le programme de transport pourrait comprendre l'utilisation de routes, du chemin de fer ou d'une combinaison de ces moyens. Les types de transport choisis dépendront du site qui aura été sélectionné pour accueillir le dépôt.
- Le programme de transport devrait s'étendre sur une période d'approximativement 50 ans ou plus, en considérant les volumes qui devraient être produits par les installations nucléaires actuelles. Si le transport ne se fait que par camion, il faudra compter approximativement 620 expéditions chaque année pour livrer les quantités prévues, ce qui correspond à une cadence d'une ou deux expéditions par jour. Si le transport ne se fait que par train, il faudra compter environ 60 expéditions par année, soit approximativement une tous les six jours.

2. Une vision commune

La planification et la mise en oeuvre 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 les personnes, les organisations et les collectivités des Premières Nations, métisses et municipales intéressées en vue d'élaborer un cadre pour soutenir cette planification. Une vision commune s'est dégagée de ces conversations.

La SGDN a pris part à des milliers de conversations au cours 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 réflexions comme « Premièrement, personne ne m'a demandé la permission avant de créer ces déchets », « Enfouissez-les dans votre propre cour ! » et « Vous voulez un Tchernobyl mobile ». Alors que nous reconnaissons ces préoccupations et commençons à y répondre, nous voyons se former une vision commune qui exige un profond respect pour tous les gens et pour le territoire que nous partageons.

Nous avons entendu les réflexions des gens 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 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. Il y a d'autres aspects sur lesquels nous ne sommes pas tous d'accord, et il faudra les examiner au fur et à mesure que la planification du transport progressera. Toutefois, nos multiples terrains d'entente constituent une base solide sur laquelle nous pouvons nous appuyer pour entreprendre la planification et poursuivre ces discussions.



3. Le cadre de planification

Le cadre de planification décrit ci-dessous s'articule autour d'objectifs, de principes et de critères soutenus par un large éventail de Canadiens et d'Autochtones dans le cadre des dialogues menés au cours de la période 2018-2021. Ces domaines d'entente constituent le point de départ du cadre.

À la base de cette discussion, nous avons entendu les gens s'engager fermement à l'égard de la réussite de la mise en oeuvre 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. Les gens nous ont aussi fait part de leurs idées concernant les défis qu'ils entrevoient et pour lesquels nous devons trouver ensemble des solutions au cours des prochaines années. Un cadre solide d'objectifs, de principes et de priorités permettra d'orienter ce travail collectif à mesure que nous avançons dans la planification.



a. Exigences fondamentales : quels éléments devons-nous prendre en considération dans la planification du transport?

Le plan est axé sur plusieurs domaines clés qui reflètent les points de vue des Canadiens et des peuples autochtones tels qu'ils ont été exprimés au cours de notre dialogue, et qui constituent le fondement du plan.

La sûreté arrive au premier rang de cette liste et nous devons prendre en considération le public, les travailleurs et l'environnement dans notre réflexion sur cette question.

Au-delà de la sûreté, il s'agit de prévenir ou de réduire le plus possible l'impact sur l'environnement, y compris en protégeant l'eau, le fondement de toute vie.

Se préparer à contrer les menaces à la sécurité et à répondre aux possibles scénarios d'urgence, et adopter des pratiques exemplaires de formation, de surveillance, de suivi et de vérification sont des exigences fondamentales.

Il faut que le programme soit à la fois adaptable et viable, compte tenu de la longue durée du programme de transport.

Assurer un bon niveau de communication est également une exigence, car les gens ont le droit fondamental de connaître le plan et le programme de transport canadiens. Une communication proactive est nécessaire pour sensibiliser les gens et susciter leur confiance dans le programme. Les efforts de communication devront cependant tenir compte du fait que certains détails doivent, pour des raisons de sécurité, rester confidentiels.

La concertation avec les collectivités touchées par le programme est aussi une exigence, surtout en ce qui concerne la planification et la construction des nouvelles infrastructures et installations associées au programme.

Dans l'esprit de la réconciliation et compte tenu des injustices historiques qui ont été commises au Canada et du désir d'établir des relations plus harmonieuses à l'avenir, il faudra accorder une attention particulière à l'inclusion et à la participation des collectivités des Premières Nations et métisses qui pourraient être touchées par le programme.



La sûreté est le premier élément à considérer

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

Protection de l'environnement

Nous devons faire en sorte que le plan prévienne et, lorsque cela n'est pas possible, réduise au minimum et atténue l'impact sur le territoire, qui relève de notre responsabilité commune. La protection de l'eau est importante, puisque tous les êtres humains, les végétaux et les animaux en dépendent pour vivre.

Planification des interventions d'urgence

Nous devons planifier en vue de scénarios potentiels d'urgence et nous préparer à y répondre, à la fois en réalisant des études techniques et en mettant en place un programme destiné à soutenir les premiers intervenants oeuvrant le long des itinéraires de transport.

Tirer des enseignements des leçons apprises dans le monde

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

Surveillance, suivi et vérification

Il sera essentiel de suivre la trace du combustible nucléaire irradié en tout temps pendant la mise en oeuvre 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 qui habitent les collectivités situées le long des itinéraires de transport, ont le « droit d'être renseignés » 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.

Prendre en considération l'infrastructure

La collaboration avec les propriétaires des systèmes de transport devrait permettre de combler les lacunes en matière de sûreté et de services qu'il peut y avoir le long des itinéraires de transport principaux et de rechange.

Relation respectueuse avec les collectivités des Premières Nations et métisses

Respecter la relation entretenue par les peuples autochtones avec le territoire et faire l'effort de reconnaître les connaissances qui peuvent être échangées dans le cadre d'un dialogue respectueux avec les collectivités des Premières Nations et métisses.

Sécurité

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

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 futurs.

Formation

Because used nuclear fuel is very hazardous, the highest standards must be met in areas such as employee qualifications, security screening, training, and certification.

Assurer la viabilité du programme

Étant donné la nature à long terme de ce projet, une solide assise financière et politique sera nécessaire pour assurer la viabilité du programme nécessaire à sa réalisation.

b. Objectifs et principes

Les objectifs et les principes directeurs de la planification sont conçus pour refléter les points de vue des Canadiens, des Canadiennes et des Autochtones dégagés du dialogue. Ces objectifs et ces principes sont fondés sur les exigences fondamentales.

Objectifs de planification

Protéger le public et les travailleurs : éliminer ou atténuer 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.

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, des matières, du matériel, de l'infrastructure, des travailleurs et du public, y compris sur le plan de la cybersécurité, 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 l'atténuer. 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 (par exemple 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.

Relation 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 les points de vue, les valeurs et les priorités uniques qu'elles peuvent avoir 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 à terme par un manque de fonds. Il faut pour cela une source sûre de financement et l'assurance que les fonds disponibles seront suffisants 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 ainsi que 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.

Transparence et instauration de la confiance : le public doit avoir facilement accès aux renseignements qui sont utilisés pour prendre ses décisions en matière de planification du transport. La SGDN doit adopter une approche transparente au regard de son travail, y compris de son interaction avec le public (relativement à la communication des risques potentiels, par exemple). La transparence est considérée comme une condition essentielle pour mériter la confiance du public et, par conséquent, pour faire progresser le programme. Les renseignements utilisés pour prendre les décisions sur la planification du transport doivent être rendus publics 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 et 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 connaissances scientifiques et technologiques les meilleures et les plus récentes, 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 celles qui sont issues des sciences de la nature, des sciences sociales, du savoir local, du savoir autochtone et traditionnel et de l'éthique. 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. Cela englobe les connaissances relatives au territoire et à l'écologie, mais aussi les connaissances relatives à l'édification et au maintien de relations fructueuses et solides. Enfin, il s'agit de s'appuyer sur les enseignements des Sept Grands-Pères pour nous guider dans nos projets d'avenir.

Principes directeurs *(suite)*

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.

Informier et travailler en concertation : les gens, particulièrement ceux habitent les collectivités situées le long des itinéraires de transport, ont le « droit d'être renseignés » sur le projet et d'être rassurés quant à sa sûreté. Il est important de fournir de manière proactive des renseignements compréhensibles et de répondre aux questions et aux préoccupations soulevées pour que nous puissions progresser ensemble. Les renseignements doivent être fournis 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. Garantir la sûreté

L'approche en matière de sûreté doit nécessairement être de nature holistique et prendre en considération le public, les travailleurs et l'environnement (par exemple 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 nous 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.

L'approche holistique tient compte des incidences, qu'elles soient liées ou non aux rayonnements. Par exemple, 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. Les blessures non radiologiques qui pourraient résulter d'accidents de la circulation, lesquels pourraient être causés par le mauvais état de certaines routes, doivent aussi être prises en compte. De même, la possibilité que le public subisse des inconvénients doit aussi être envisagée. 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.

La science, y compris la science autochtone, et la prise de décision fondée sur des données probantes au cours du processus d'élaboration du cadre doivent jouer un rôle important dans la planification. Les spécialistes techniques ont un rôle à jouer pour faire connaître et comprendre le programme et 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.

Trois grands axes de travail sont importants pour établir la sûreté :

- » Asseoir le plan sur de solides bases scientifiques et techniques pour faire en sorte que le plan soit éclairé par les meilleures connaissances et la meilleure expertise;
- » Maintenir un programme d'essais exhaustif;
- » Maintenir un solide programme de surveillance et d'examen réglementaire, faire en sorte de pouvoir respecter ou 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 des connaissances scientifiques qui sous-tendent le plan. Concernant la mise à l'épreuve des conteneurs, le vécu des personnes qui ont une connaissance et une expérience directes des routes locales doit être pris en considération.

Avoir l'assurance qu'un programme rigoureux de mise à l'épreuve des conteneurs sera en place est particulièrement important. Il faut pour cela bien comprendre les épreuves qui ont déjà été réalisées et soumettre le colis canadien de transport de combustible irradié à une nouvelle série d'essais plus actuels. Il faut donc explicitement prendre en considération la logistique de transport qui sera déployée lors des événements météorologiques habituels et extrêmes (par exemple les tempêtes de neige, les incendies de forêt et les tornades) et considérer ces facteurs lors de l'évaluation et de la planification du transport.

Asseoir le plan sur de solides bases scientifiques et techniques

Un solide processus scientifique et technique doit répondre aux exigences réglementaires et refléter les meilleures pratiques. Le programme technique doit aboutir à :

- Un colis de transport 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'examen périodiques;
- Un programme encadrant l'embauche de travailleurs et de conducteurs de véhicules de qualité et adéquatement formés;
- Un plan de formation et d'exercices conjoints auquel participeraient les premiers intervenants provinciaux et locaux;
- Des procédures de sûreté et de sécurité.

Le programme doit inclure les activités suivantes :

- Identifier et évaluer techniquement les modes de transport routier et ferroviaire ainsi que des combinaisons 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 en cas d'accident;
- Étudier les risques radiologiques et les solutions permettant de limiter 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;
- Mettre au point des modèles de colis pour le 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;

Asseoir le plan sur de solides bases scientifiques et techniques *(suite)*

- Réaliser aux fins d'un examen préalable à l'autorisation 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, et élaborer un programme continu de surveillance et de contrôle qui sera mis en oeuvre lorsque le transport du combustible nucléaire irradié débutera;
- Obtenir auprès de la CCSN l'homologation des modèles de colis de transport routier et/ou ferroviaire et assurer le maintien de cette homologation.

Programme d'essais exhaustif

Il est important de faire subir aux colis des épreuves exhaustives et de faire largement connaître les résultats de ces épreuves pour que le public ait confiance dans la sûreté du transport. Le programme d'essais doit porter sur un éventail de scénarios.

Les colis de transport de combustible nucléaire irradié doivent être conçus et éprouvés pour garantir qu'ils protégeront le public pendant les opérations normales de transport ainsi qu'en cas d'accident. Des épreuves doivent être réalisées pour confirmer que le colis pourra survivre à tous les scénarios plausibles d'accident sans laisser échapper son contenu. Le fait que ces épreuves soient 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 ne peut faire que renforcer la confiance du public. Comme les plans le prévoient et comme les autorités réglementaires l'exigent, les épreuves doivent inclure les éléments suivants :

- Une épreuve de chute libre : on laisse tomber le colis d'une hauteur de 9 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.
- Une épreuve de perforation : après l'épreuve de chute, le même colis est soumis à une chute libre d'une hauteur de 1 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).
- Une 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.
- Une 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.

Programme d'essais exhaustif *(suite)*

Au-delà de ces épreuves, un large éventail de scénarios d'accident doivent être envisagés, des scénarios qui reflètent l'expérience vécue par les gens qui fréquentent régulièrement ces voies de transport. 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

Respecter, voire surpasser les rigoureuses exigences réglementaires, est important pour que le public ait confiance dans le programme de transport. Nous avons la responsabilité de faire connaître au plus grand nombre possible ces exigences ainsi que les travaux qui démontrent la capacité du programme de transport de la GAP de les respecter ou de les surpasser. Cela comprend les trois domaines détaillés ci-dessous, tels que le conçoit la SGDN.

Sûreté : les colis utilisés pour transporter le combustible nucléaire irradié des installations provisoires d'entreposage jusqu'au dépôt doivent 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.

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

La sûreté du véhicule de transport doit également être démontrée. Transports Canada, l'organisme 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 (par exemple 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 (par exemple les exigences en matière de planification des urgences).

Sûreté : 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 oeuvre 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 (par exemple des véhicules d'escorte ou un suivi en continu);
- Les moyens 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 place;
- Les itinéraires principaux et de rechange;
- Les dispositions relatives aux haltes pendant le transport.

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 puissent débiter. La SGDN devra travailler avec les organismes locaux d'intervention pour coordonner les activités de planification et de préparation avant que le transport débute.

Bien que des éléments de soutien existent actuellement (par exemple, le Centre canadien d'urgence transport) et que la formation couvre les incidents impliquant des marchandises dangereuses, y compris les matières radioactives, l'accès à la formation pourrait dépendre du budget alloué. La SGDN doit travailler avec les premiers intervenants situés le long des itinéraires 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

Il est important de s'assurer que le plan protège l'environnement et atténue tout impact qui ne peut être entièrement éliminé. Il faut pour cela prendre en compte les incidences sur l'environnement, qu'elles soient liées aux rayonnements ou d'une autre nature.

La possibilité de rejets de matières radioactives dans l'environnement doit être éliminée et, lorsque cela n'est pas possible, les rejets doivent être atténués et réduits au minimum. Les gens sont inquiets 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. Le plan doit comprendre des mesures visant à prévenir les dommages environnementaux et doit garantir que des ressources et des mécanismes d'intervention spécialisés seront en place pour atténuer et réparer les dommages causés à l'environnement dans l'éventualité d'un incident.

Le plan doit également tenir compte des autres incidences que les opérations de transport quotidiennes peuvent avoir et faire en sorte de les réduire au minimum, en particulier, l'émission de gaz à effet de serre des camions ou des trains et la perturbation des zones vulnérables par les travaux routiers ou ferroviaires qui pourraient être requis pour soutenir le programme de transport.

Le plan de transport doit non seulement garantir la sûreté en respectant ou en surpassant les exigences réglementaires, mais il doit aussi aller plus loin en réduisant au minimum l'impact 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 plusieurs personnes, 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 assurent des liens indispensables.



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 éliminer ou réduire au minimum la possibilité que du combustible nucléaire irradié s'échappe d'un 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 empêcher les dommages environnementaux d'origine autre que radiologique, y compris :

- Les émissions de gaz à effet de serre produites par les véhicules utilisés;
- L'impact que l'amélioration de l'infrastructure (par exemple 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;
- L'impact des incidents non radiologiques sur l'environnement (par exemple les déversements de diesel).

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.

L'utilisation de technologies vertes :

- Des technologies vertes seront incorporées à mesure que cela sera possible.

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 des itinéraires de transport, 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 (par exemple la plantation d'arbres et la remise en état des habitats);
- La mise en oeuvre d'un système de surveillance environnementale des rayonnements et des incidences du transport sur l'environnement (par exemple la faune, les habitats vulnérables);
- Les incidences liées à la fabrication de l'équipement de transport.

e. Relation avec le territoire

Bien que la protection de l'environnement soit un élément fondamental du travail de la SGDN, nous avons beaucoup à apprendre du territoire et de la relation entretenue par les gens avec le territoire. Le travail de réconciliation de la SGDN et les conversations que nous avons eues avec des Canadiens et les Autochtones nous ont appris à reconnaître que nous devons écouter les enseignements importants qui nous sont transmis. Si nous le faisons, nous pourrions donner confiance aux gens et trouver des moyens de travailler ensemble.

Nous sommes le territoire. Le territoire, c'est nous. Lors des discussions avec des gens des Premières Nations, des Métis et des municipalités, y compris les propriétaires de camps, les chasseurs, les cueilleurs et les pêcheurs, nous avons appris que les corridors de transport sont des voies de circulation importantes pour les personnes et les animaux. Les corridors de transport passent également au-dessus de nombreux plans d'eau et les relient entre eux. On nous a également dit que ce lien avec le territoire s'étend sur plusieurs générations, passées, présentes et futures. Les gens tiennent absolument à ce que ces plans d'eau et les terres qui les entourent soient protégés contre tout dommage, non seulement pour la génération actuelle, mais aussi pour les générations passées et futures. Il sera important que la SGDN tienne compte de ces liens et qu'elle s'appuie sur les gens et les cérémonies pour obtenir des conseils sur ce programme.

Fondamentalement, il sera important que la planification du transport intègre les principes décrits dans la Politique sur le savoir autochtone de la SGDN. Par exemple :

- » La SGDN continuera d'honorer la spiritualité et les cérémonies des autochtones, qui constituent des valeurs fondamentales du savoir autochtone;
- » La SGDN convient que les peuples autochtones sont détenteurs du savoir traditionnel autochtone et reconnaît que ce savoir est essentiel et qu'il doit faire partie intégrante des processus décisionnels de la Société;
- » La SGDN convient que le savoir autochtone et la science occidentale constituent des éléments d'un bon processus décisionnel lorsque ce processus repose sur une confiance mutuelle et un échange respectueux d'information.

Respecter le territoire

Nos conversations avec les gens nous ont permis de commencer à esquisser ce à quoi pourrait ressembler le respect du territoire :

- L'eau nous relie tous les uns aux autres et relie les générations passées et futures. L'eau doit être protégée, respectée et surveillée afin d'éviter les erreurs du passé (par exemple la contamination de l'approvisionnement en eau par des activités industrielles);
- L'élaboration d'une approche de concertation axée sur la culture permettra à la SGDN de solliciter l'avis des détenteurs, gardiens et protecteurs de droits afin de bien comprendre les histoires racontées par le territoire et la meilleure façon de le respecter et de le protéger;
- La SGDN doit s'appuyer sur les cérémonies pour intégrer les enseignements des générations passées, présentes et futures dans sa planification du transport;
- Nous devons tenir compte des enseignements des Sept Grands-Pères lorsque nous planifions ensemble le transport afin de répondre à la question « Comment cette initiative soutient-elle Mino-Bimaadiziwin (qui signifie 'la belle vie' en Ojibwée)? », qui a été posée à la SGDN lors de l'une de nos séances de concertation.

f. Promouvoir l'inclusion

Il est important que nous soyons inclusifs au regard de l'élaboration et de la mise en oeuvre du plan. Cela est essentiel pour prendre de bonnes décisions. Nous avons entendu dire que cela sera nécessaire pour que le projet se poursuive et que les gens aient l'occasion de se renseigner sur le transport de ces matières qui suscitent des craintes et des préoccupations tout à fait naturelles.

Le gouvernement, les experts et les personnes critiques à l'égard du projet ont tous un rôle important à jouer pour faire en sorte 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, les Canadiennes et les Autochtones doivent être tenus au courant et informés et être préparés à la mise en oeuvre du programme. Ils doivent être renseignés sur le combustible nucléaire irradié et sur notre 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. De nombreuses personnes devraient participer à cette conversation, notamment les Autochtones, les membres des collectivités situées le long des itinéraires de transport, les membres des collectivités qui accueillent actuellement des installations nucléaires, les premiers intervenants, les responsables gouvernementaux, les scientifiques et les experts techniques.

Les droits des peuples autochtones doivent être respectés. Plus encore, les Canadiens ont une obligation spéciale envers les peuples autochtones, compte tenu des injustices historiques subies par les Autochtones au cours de l'histoire canadienne. Ces derniers doivent jouer un rôle particulier dans la planification de ce type de programme. 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 nous ont également dit qu'il était nécessaire de mettre l'accent sur une approche de la concertation centrée sur la culture et sur les détenteurs, gardiens et protecteurs de droits dans notre processus de mise en oeuvre. Ce processus est susceptible de conduire à ce que le programme génère 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. Nous avons également entendu dire que maintenant que le projet de loi C15 a été adopté, la SGDN devra examiner comment la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones s'appliquera à notre travail.

La plupart des participants semblaient considérer qu'il est essentiel de sensibiliser les gens, de les aider à comprendre, de même que 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 du plan qui ont été soulevés. Il est important que nous nous montrions inclusifs dans l'élaboration et la mise en oeuvre du plan de transport et la façon d'y parvenir a été largement discutée. Au cours 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 oeuvre du plan canadien.

Après mûre réflexion et de nombreuses discussions tenues avec des personnes et des groupes dans un éventail de contextes de consultation et de dialogue au cours des dernières années, il s'est dégagé un ensemble de principes qui devraient guider le cheminement que nous ferons ensemble. Nous reconnaissons que l'avenir présente son lot de difficultés, mais qu'avec de la patience et du temps, nous pourrions progresser ensemble. Et c'est ce que nous ferons.

Principes et activités favorisant l'inclusion

Au cours des discussions, les gens ont identifié une série de principes qui devraient guider nos premiers pas :

- ***Sensibilisation et compréhension*** : les Canadiens et Canadiennes doivent connaître et comprendre au moins dans une certaine mesure le plan de transport. Sensibiliser et renseigner les gens est un objectif principal du plan. De manière réciproque, les gens ont la responsabilité de participer à cet apprentissage;
- ***Mettre 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. Renseigner les gens et les collectivités situés le long des itinéraires de transport, y compris les collectivités hôtes d'installations nucléaires, 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 doivent participer. Cela contribuera à faire en sorte que les décisions prises soient les bonnes;
- ***Le droit d'être renseigné*** : les gens ont le droit d'être renseignés sur le plan. Des informations justes et la volonté de se renseigner sont importantes pour une bonne prise de décision;
- ***Le rôle spécial des collectivités autochtones*** : les collectivités autochtones doivent jouer un rôle dans l'élaboration du plan. Elles sont des détentrices des droits ainsi que des gardiennes et des protectrices du territoire. Compte tenu des injustices qu'elles ont subies dans le passé et qu'elles subissent encore aujourd'hui, il est impératif de bâtir des relations harmonieuses et respectueuses avec elles pour que le projet puisse aller de l'avant.

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

Renseigner les gens : dialoguer avec les collectivités situées le long des itinéraires de transport est une priorité. L'objectif de ce dialogue devrait être « de renseigner » 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 de renseigner les gens afin de les aider à sortir de cet état de peur.

Bâtir des relations : il est important de bâtir des relations et d'établir un climat de confiance et de respect mutuels. 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.

g. Sélection des modes et des itinéraires de transport

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 (itinéraires). 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 l'avis du public, lorsque nous serons prêts à prendre des décisions détaillées.

Au sujet du choix des modes et des itinéraires de transport, la sûreté et la sécurité devaient constituer des considérations prioritaires. Les avantages et les inconvénients de chaque mode et itinéraire de transport doivent être analysés de manière exhaustive et la meilleure décision possible doit 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 doivent être examinées. Le savoir et l'expérience acquis au regard des routes et des voies particulières empruntées par les gens qui habitent la région et qui parcourent les routes locales 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.

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

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 itinéraires de transport pour assurer la sûreté et la sécurité. Lors de l'examen des modes et des itinéraires de transport qui pourraient être sélectionnés, il sera important pour ces gens 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.

- Application de la science autochtone et du savoir local;
- Risques d'accident (p. ex., d'après les données historiques sur les accidents et les données opérationnelles);
- Risques de violation de la sécurité (p. ex., la facilité d'accès relative);
- État de l'infrastructure de transport (p. ex., la qualité des routes et des sentiers). Certaines personnes ont indiqué qu'une grande partie de leur infrastructure de transport devait être réparée ou modernisée;
- Incidences environnementales potentielles (p. ex., sur la faune et les terrains environnants);
- Conditions météorologiques et capacité de s'adapter aux changements saisonniers (p. ex., la neige, la glace, la pluie et les inondations);
- Compréhension approfondie des connaissances autochtones et locales et de leur application au programme de transport (p. ex., le long des corridors de transport potentiels);
- Possibilité de confiner le combustible et degré d'accès qu'auront les premiers intervenants en cas d'accident;
- 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;
- Fréquence et nature des opérations de manutention et de transfert (particulièrement pour réduire l'exposition des travailleurs);
- Adaptabilité des modes de transport aux innovations futures dans le transport (p. ex., les véhicules autonomes).

Considérations se rapportant à la sélection des modes et des itinéraires de transport *(suite)*

Il faudra trouver un certain équilibre ou des compromis entre les différents objectifs. Par contre, aucun compromis sur le plan de la sûreté ne sera admissible. Les itinéraires de transport devront et seront choisis 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 régions hôtes potentielles;
- La proximité des plans d'eau;
- 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 un itinéraire plus long qui traverse des zones moins peuplées et un itinéraire plus court qui traverse des zones plus densément peuplées;
- La nécessité de varier les itinéraires pour des raisons de sécurité.

h. Le cadre de planification

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 ci-dessous.

a. Exigences fondamentales

- » 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;
- » L'adaptativité du plan;
- » La formation;
- » La surveillance, le suivi et la vérification;
- » La communication, l'éducation et la concertation;
- » Le maintien de relations respectueuses avec les collectivités des Premières Nations et métisses;
- » La viabilité du programme.

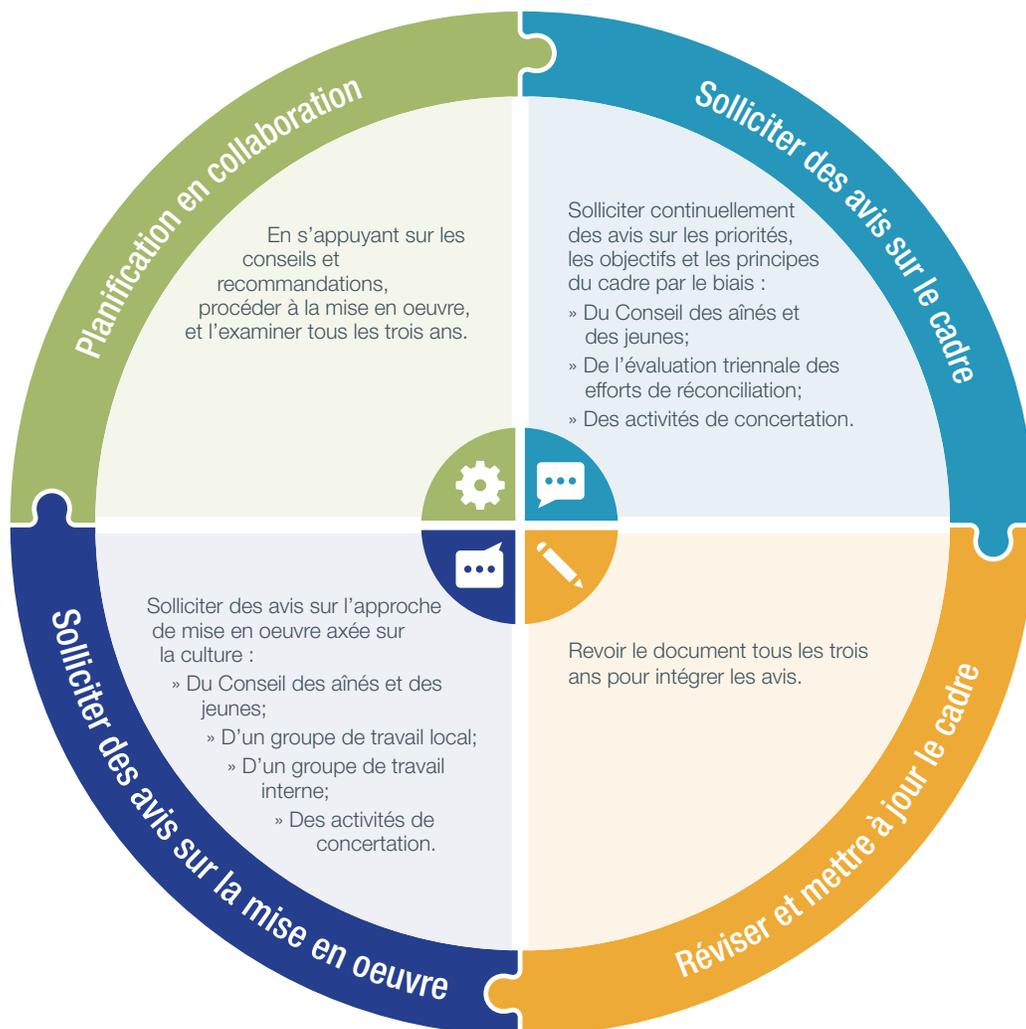
b. Objectifs et principes

- » 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;
- » Assurer le financement du projet.



4. Approche proposée pour la mise en oeuvre du cadre de planification

Nous comprenons que nous devons adopter une approche qui intègre le cadre dans le processus décisionnel tout au long de la planification et de la mise en oeuvre du programme de transport. Cette approche devra être flexible et adaptative, et continuer de faire participer les gens 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 par la SGDN ensemble avec 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 dépassement des exigences réglementaires.

a. Collaboration et prise de décisions en commun

Nous comprenons d'après ce que nous avons entendu que les gens doivent 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 le public. Nous résumons ici les jalons d'un processus qui permettrait de continuer de façonner le plan et de le faire progresser ensemble.

Jalons importants

1. Affiner le projet de cadre de planification et les jalons (2020 à 2021) : dialogue et concertation pour examiner et affiner le projet de cadre de planification et réfléchir au système de gestion proposé.

2. Examiner un plan conceptuel initial (2022 à 2023) : dialogue et concertation pour examiner une proposition initiale de plan de transport. Ce plan sera d'ordre général, puisque le site du dépôt n'est pas encore choisi à ce stade, mais il pourra être utilisé pour explorer plus avant les attentes.

3. Examiner et affiner le plan de transport en fonction du site choisi (2023 jusqu'au début du 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 pourra 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 des Premières nations et métisses situées le long des itinéraires potentiels de transport, ainsi que des organisations autochtones participeraient à la planification et aideraient la SGDN à comprendre comment tenir compte des connaissances traditionnelles et de la concertation axée sur la culture dans la planification du transport.

Jalons importants *(suite)*

- 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 itinéraires de transport potentiels, des associations/organisations de premiers intervenants, des municipalités et associations municipales en tant que 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 jusqu'au début du transport) : dialogue et concertation pour faire connaître et comprendre le projet de la GAP et le plan de transport ainsi que 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, poser des questions et écouter des spécialistes du transport, et répondre régulièrement aux questions et aux préoccupations fréquemment 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 oeuvre 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 oeuvre



D'après ce que nous avons entendu, nous comprenons que la prise de décision 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 oeuvre du programme. Nous comprenons que la transparence, la vérification et la publication des résultats seront essentielles au processus..

Nous résumons ici les éléments d'un programme potentiel de publication des résultats et d'amélioration continue des efforts de collaboration visant à façonner le plan et à le mettre en oeuvre.

Publication périodique des résultats et amélioration continue

Nous avons entendu que la publication périodique des résultats et l'apprentissage continu seront importants pour que le programme puisse être adapté avec le temps si nécessaire. La publication périodique 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, les technologies nouvelles et émergentes ainsi que 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 l'impact 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. Des personnes ont en particulier indiqué qu'elles souhaitaient être informées du nombre d'expéditions et d'incidents en temps réel, dans la mesure du possible.
- 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.
- 4. Rapports périodiques sur les résultats des programmes de concertation :** la SGDN publie actuellement un rapport annuel intitulé Ce qu'on nous a dit. La SGDN continuera de publier ce document, qui décrira les activités de concertation et fournira les questions soulevées, les réponses à ces questions et des mises à jour sur la mise en oeuvre de ce cadre.

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 la mise en oeuvre du transport du combustible nucléaire irradié pour 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 assurerons un suivi des progrès réalisés dans la mise en place de ces conditions essentielles et nous en ferons régulièrement état. De cette manière, nous pourrions collectivement évaluer notre état de préparation à transporter les premières grappes de combustible irradié depuis les installations provisoires d'entreposage jusqu'au dépôt géologique en profondeur. Certaines de ces activités nécessiteront la participation de parties spécifiques (par exemple, le gouvernement, les premiers intervenants). Au fur et à mesure que nous planifierons ensemble le transport du combustible irradié au cours des 20 prochaines années, nous définirons plus précisément les rôles et les responsabilités associés à cette liste de vérification.

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 situées le long des itinéraires de transport pour répondre aux besoins des différents segments de la population (p. ex., les jeunes, les aînés);
- Une concertation et un dialogue continus avec les collectivités des Premières Nations et métisses le long des itinéraires de transport;
- Les questions reçues sur le transport sont prises en compte, traitées et communiquées publiquement;
- Programme de sensibilisation et de formation des premiers intervenants le long des itinéraires de transport;
- Un colis de transport éprouvé et homologué;
- Les scénarios d'accident propres aux voies 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;
- Un plan d'intervention d'urgence qui décrit explicitement les ressources disponibles le long des itinéraires de transport 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 prises en cas d'accident;
- Un plan permettant de satisfaire aux exigences de sûreté et de sécurité qui s'appliquent aux véhicules commerciaux et ferroviaires;

Liste de vérification de l'état de préparation *(suite)*

- Un programme encadrant l'embauche de travailleurs et de conducteurs de véhicules de qualité et bien formés;
- Des procédures de transport sûres et sécuritaires;
- Un plan d'examen régulier de l'ensemble des plans, des certifications et des procédures nécessaires;
- Un programme de « vérification de la sûreté » comprenant une évaluation physique continue des routes, des ponts, etc. de l'itinéraire de transport, afin de déterminer les faiblesses structurelles; les réparations nécessaires à l'infrastructure de l'itinéraire sélectionné – toute amélioration ou réparation requise devra être effectuée en collaboration avec les propriétaires de l'infrastructure;
- Un programme permettant de faire état, dans un esprit d'amélioration continue, de l'évolution des meilleures pratiques, des technologies et des règles de l'art ainsi que des activités continues d'adaptation du programme

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 avec le public et en prenant des décisions en commun; en mettant en place une solide base scientifique et technique qui soutiendra le programme; et en respectant ou en surpassant les exigences réglementaires établies. Cela constituera une feuille de route de base qui guidera notre collaboration avec le public. Il est important de noter que tout ce travail se fait en préparation d'un programme de transport. Nous continuerons, après que le transport aura débuté au cours des années 2040, de discuter avec les Canadiens et les peuples autochtones des modalités liées à la planification et aux responsabilités partagées.

2019 à 2021

Élaborer le cadre de planification du transport et en discuter

La SGDN engage le dialogue sur le projet de cadre de planification du transport pour aider à l'affiner et à le finaliser.

2019

2021 à 2022

Sensibiliser les gens sur le plan initial de transport

Guidée par le cadre de planification, la SGDN élabore un plan initial de transport. Il s'agit d'un plan très général, puisque le site du dépôt n'est pas encore choisi. La SGDN communique et diffuse largement le plan; elle engage le dialogue pour répondre aux questions et aux préoccupations.

2023 à 2040

Examen et affinement du plan initial de transport adapté au site choisi ainsi que des options d'itinéraires envisagées

Une fois le site choisi, la SGDN communique ses idées initiales au sujet d'un plan adapté au site choisi, notamment concernant les modes et les itinéraires de transport potentiels. La SGDN communique son plan de travail pour l'élaboration d'un plan de transport et le traitement des considérations de sûreté et de sécurité. La SGDN décrit comment et quand ces plans seront communiqués au public.

2024 à 2028

Obtention des approbations réglementaires pour la GAP

Une fois le site choisi, le processus réglementaire pour le projet s'amorce. Cela comprend la présentation d'études d'évaluation de l'impact et d'une demande de permis pour le site. Le plan de transport, ou des éléments du plan, seront considérés dans le processus réglementaire.

2023 à 2040

Faire connaître les plans et les communiquer à mesure qu'ils sont affinés

La SGDN communique et discute avec le public en général pour le sensibiliser et lui donner confiance à l'égard de la sûreté du programme de transport, invite les gens à présenter leurs questions et leurs préoccupations et leur répond dans le cadre d'un dialogue continu qui se poursuivra jusqu'à ce que le transport débute, soit vers 2040.

2023 et au-delà

Examens et rapports publics réguliers

À compter de 2023, la SGDN publie tous les trois ans un rapport fournissant des mises à jour sur les meilleures pratiques, les technologies ainsi que l'adaptation et l'amélioration continues.

Une fois le transport amorcé, la SGDN surveille les incidences du programme sur le public et l'environnement, les événements à déclaration obligatoire et les mesures prises, et les communique au public de manière compréhensible et accessible. L'examen continu du public est sollicité et se reflète dans la forme que prennent les affinements ou les adaptations du programme.

2038 et au-delà

Lancement des programmes de renforcement des capacités des premiers intervenants

Le renforcement des capacités servira à soutenir au besoin les premiers intervenants situés le long des itinéraires de transport en préparation au lancement et à la mise en œuvre du programme de transport. Il s'agit notamment de répondre aux besoins en matière de développement des compétences, d'équipements et de services, ce qui sera fait avant 2038 dans le cadre de l'Étape 3.

• 2040

2024 à 2040

Examen réglementaire

Des plans plus détaillés sont élaborés et publiés pour appuyer la surveillance réglementaire du programme de transport avant que tout combustible nucléaire soit transporté.

La SGDN présente un plan d'intervention d'urgence à la CCSN, à Transports Canada et aux provinces, et veille à ce que les organismes d'intervention d'urgence concernés aient accès aux informations pertinentes. La SGDN élabore le plan de sécurité du transport.

~2040 et au-delà

Début du transport du combustible nucléaire irradié vers un dépôt géologique en profondeur

Débutant vers 2040, le programme de transport pour la GAP devrait se poursuivre pendant environ 40 à 50 ans, d'après le volume actuel et anticipé de combustible irradié à gérer.

5. Processus décisionnel 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 considérées comme 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. Colis de transport :** 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. La CCSN, en s'appuyant sur des normes internationales éprouvées, a la responsabilité d'évaluer le colis de transport et d'en homologuer la conception, de certifier l'utilisation des colis individuels et de surveiller leur processus de maintenance.
Avant qu'une première expédition de combustible irradié puisse être effectuée au Canada, le cadre réglementaire exhaustif de la CCSN exigera l'obtention d'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 qui seront 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 adéquatement 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. Sécurité :** Les dispositions en matière de 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*.

6. Prochaines étapes

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 oeuvre. Ensemble, nous pouvons faire en sorte que le transport pour la GAP soit mis en oeuvre 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 oeuvre 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.

Ce document-cadre servira dorénavant de base à la planification du transport et sera mis à jour régulièrement compte tenu de la nature évolutive de ce processus de planification.

**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.ca
Site Web : www.nwmo.ca

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

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

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

© 2021 Société de gestion des déchets nucléaires

