



Thèmes liés au transport 2014 à 2019 :

Ce qu'on nous a dit sur la
planification du transport

DÉCEMBRE 2019

nwmo

NUCLEAR WASTE
MANAGEMENT
ORGANIZATION

SOCIÉTÉ DE GESTION
DES DÉCHETS
NUCLÉAIRES

Société de gestion des déchets nucléaires

22, avenue St. Clair Est, 6^e étage
Toronto (Ontario) M4T 2S3, Canada
Tél. : 416.934.9814

Sans frais : 1.866.249.6966
Courriel : contactus@nwmocanada.ca
Site Web : www.nwmocanada.ca

 @nwmocanada

 @LaSGDN

 /company/nwmocanada

»» TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE	2
RÉSUMÉ DES CONSTATATIONS FAITES SUR CE QU'ON NOUS A DIT JUSQU'ICI	2
1. PRINCIPAUX THÈMES LIÉS AU TRANSPORT	4
2. ENCOURAGER LES CONVERSATIONS ET L'ÉCHANGE D'INFORMATIONS PAR DES ACTIVITÉS DE CONCERTATION ET DE DIALOGUE	10
3. RÉFLEXION SUR L'APPRENTISSAGE FAIT JUSQU'ICI	13
4. LE DIALOGUE SE POURSUIT	17
ANNEXE A : LISTE ÉVOLUTIVE DE QUESTIONS ET DE SUJETS DE PRÉOCCUPATION	18
ANNEXE B : CALENDRIER 2019 DES ACTIVITÉS DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT	31

» CONTEXTE

Le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié est un élément important de la Gestion adaptative progressive (GAP), le plan canadien de gestion à long terme du combustible nucléaire irradié. La capacité de transporter le combustible irradié jusqu'au site du dépôt de manière sûre et socialement acceptable est un facteur essentiel dont il faudra tenir compte dans la sélection d'un site optimal pour le dépôt, tout comme le seront la sûreté du site du dépôt et la possibilité de mettre en oeuvre le projet en partenariat avec ceux de la région.

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. Les collectivités participant au processus de sélection d'un site sont désireuses d'examiner la question de la sûreté et de la sécurité du transport, dans le cadre de leur examen global du projet de la GAP. Au cours de ces conversations, les collectivités ont dit qu'elles se sentaient fortement responsables envers les Canadiens et les générations futures de poser les questions essentielles à l'avancement du projet et d'obtenir réponse à ces questions. Parallèlement, pendant que les collectivités et les personnes et groupes intéressés examinent les éléments propres à susciter la confiance dans la sûreté du transport du combustible nucléaire irradié, la Société de gestion des déchets nucléaires (SGDN) se renseigne sur les questions qui doivent être abordées et sur les valeurs, les objectifs et les processus qui devront guider la planification du transport.

Chaque année depuis 2014, la SGDN a publié un résumé évolutif des conversations entretenues sur ce sujet important. Ce rapport de 2019 a pour but de résumer ce que nous avons entendu et d'aider à alimenter la discussion.

» RÉSUMÉ DES CONSTATATIONS FAITES SUR CE QU'ON NOUS A DIT JUSQU'ICI

Jusqu'à maintenant, la SGDN a pris contact avec des milliers de Canadiens pour écouter leurs commentaires, leurs questions et leurs préoccupations, ainsi que pour les renseigner sur les questions qui touchent le transport. Ce sujet est abordé dans le cadre de l'apprentissage et du dialogue qui se poursuivent en continu sur le projet et sur l'avancement du processus de sélection d'un site. De nombreuses activités ont été menées à ces fins, dont des présentations, des séances d'information, des journées portes ouvertes, des réunions du groupe de travail interjuridictionnel, des visites techniques de l'installation d'Oakville de la SGDN, des visites d'installations de stockage à sec et la participation ou la présentation d'informations à des congrès des Premières Nations, métis et municipaux importants. En supplément à ces conversations, la SGDN a publié à la fin de 2016 un document de discussion sur le transport pour alimenter le dialogue continu sur le transport. Ce document visait à explorer les sujets d'intérêt soulevés par les collectivités concernant cinq questions importantes.

En complément aux activités de concertation poursuivies en continu, des recherches sur l'attitude du public et des séances de dialogue avec des Premières Nations et des 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.

Au fil de toutes ces conversations, des intérêts, des questions et des préoccupations communs apparaissent. Les gens nous disent que :

- La protection des gens, notamment celle des travailleurs, des personnes qui transportent le combustible irradié et des gens qui se trouvent le long de la route de transport, doit constituer une considération prioritaire.
- Nous devons mettre en place des plans et des procédures solides de sécurité pour empêcher que les expéditions soient menacées par des actes de terrorisme ou de vol.
- Des plans d'intervention d'urgence doivent être élaborés et mis en place pour parer aux urgences qui pourraient survenir le long des routes de transport. Les premiers intervenants et autres groupes d'intervention d'urgence doivent être équipés et soutenus.
- Nous devons nous fonder sur les meilleures données scientifiques disponibles pour prendre nos décisions en matière de 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 compte l'empreinte carbone.
- Les contribuables ou 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.
- Une surveillance indépendante doit être assurée et, à ce titre, les rôles, les responsabilités et les champs de compétence des diverses autorités doivent être clairement définis et compris.
- 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 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.

Ces recommandations peuvent être regroupées sous les huit thèmes suivants, qui seront explorés de manière plus détaillée à la section 1 de ce document : la santé, la sûreté et la sécurité; les interventions d'urgence; le transport en tant qu'élément du plan canadien; le rôle du transport dans la sélection d'un site; informer les gens et bâtir leur confiance; l'environnement; les émissions de gaz à effet de serre et les changements climatiques; et la planification de l'avenir. Comprendre ces intérêts et ces préoccupations et y répondre aidera à tracer la voie vers une planification et une mise en oeuvre concertées d'un plan de transport sûr et socialement acceptable.

Le rapport est structuré en plusieurs grandes sections :

- La section 1 présente les grands thèmes qui se sont dégagés jusqu'à maintenant sur le transport dans les conversations avec les collectivités et avec les personnes et groupes intéressés;
- La section 2 décrit les efforts poursuivis en continu par la SGDN pour faire avancer la conversation et l'apprentissage sur le programme de transport de la GAP;
- La section 3 engage une réflexion sur les points de convergence qui se sont dégagés des milliers de conversations tenues cette année et au cours des années précédentes, et décrit la voie à suivre pour mettre en oeuvre un plan de transport socialement acceptable;
- La section 4 décrit l'engagement pris par la SGDN de poursuivre le dialogue sur le transport.

» 1. PRINCIPAUX THÈMES LIÉS AU TRANSPORT

Le dialogue sur le transport continue d'améliorer la compréhension d'un certain nombre de thèmes. Les conversations directes, les questions, les commentaires et autres échanges révèlent la volonté d'en connaître davantage sur le projet en général, en particulier sur les aspects touchant à la santé et à la sécurité, au transport des matières radioactives, par exemple la façon dont les routes seraient choisies, à la sécurité et à la logistique du transport ainsi qu'à la préparation aux urgences.

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 être abordés dans le cadre de la planification du transport. Ces thèmes sont la santé, la sûreté et la sécurité; les interventions d'urgence; le transport en tant qu'élément du plan canadien; le rôle du transport dans la sélection d'un site; informer les gens et bâtir leur confiance; l'environnement; les émissions de gaz à effet de serre et les changements climatiques; et la planification de l'avenir.

Les grands thèmes sur le transport sont présentés ici sous forme d'une liste de questions et de sujets de préoccupation qui évolue à mesure que s'approfondissent les conversations de la SGDN. Les thèmes sont mis à jour chaque année et témoignent de la continuité des discussions, des priorités communes qui se dégagent ainsi que des questions et des préoccupations qui doivent être prises en compte d'après le public. Au fil du temps, les thèmes ont évolué, devenant plus nuancés et précis. La liste évolutive de questions et de commentaires est fournie à l'annexe A.

Thème 1 : La santé, la sûreté et la sécurité

Plans visant à garantir la sécurité des gens pendant le transport

Les gens manifestent un vif intérêt au regard des plans mis de l'avant par la SGDN pour assurer la protection des gens et de l'environnement pendant le transport ainsi que du rôle qu'occupe le Colis de transport du combustible irradié (CTCI) dans le programme de transport. Généralement, les gens veulent en apprendre davantage sur les rayonnements, notamment sur leurs effets sur la santé, et mieux comprendre le sujet. Une fois la nature du risque établie, les gens souhaitent savoir comment la protection des collectivités situées le long des routes de transport et du personnel, entre autres les camionneurs et le personnel de chargement et de déchargement, sera assurée. En plus de vouloir comprendre comment les gens seront protégés contre le contenu des CTCI, ils veulent aussi connaître les types de véhicules de transport qui sont envisagés et comprendre comment la SGDN entend gérer la sûreté routière/ferroviaire en général. Ils veulent aussi avoir des renseignements relatifs au bilan de sûreté canadien et étranger.

Le CTCI

Nombre de questions portent sur la conception du CTCI, notamment sur le choix de la forme et des matériaux de fabrication du colis, sur le but du limiteur d'impact ainsi que sur l'intégrité du colis dans l'éventualité d'un accident impliquant de l'eau, du feu ou une attaque terroriste. Les gens posent aussi des questions sur les épreuves que doit réussir le CTCI pour être homologué. Ils veulent notamment savoir si ces épreuves sont suffisamment exigeantes.

Sécurité en route

Au cours des dernières années, la sécurité des expéditions et la façon dont les chargements seraient protégés contre les menaces malveillantes (p. ex., actes de terrorisme ou de vol) ont commencé à représenter un sujet d'intérêt distinct des préoccupations relatives aux accidents. Les gens voulaient en savoir plus sur les possibles mesures de sécurité, tout en étant conscients de la nécessité de ne pas divulguer à l'avance aux personnes malveillantes certains renseignements concernant les dispositions d'expédition.

Comprendre la logistique : modes et routes de transport

Les gens veulent être renseignés sur la façon dont le combustible irradié serait acheminé depuis son emplacement actuel jusqu'à un dépôt et sur les moyens logistiques qui seraient utilisés pour déplacer ces matières. Les gens posent aussi des questions sur les routes et les modes de transport (p. ex., routier ou ferroviaire) qui sont envisagés et veulent savoir si la SGDN privilégie déjà certaines routes ou modes de transport. Ils souhaitent de plus savoir quelles incidences les conditions météorologiques ou les changements climatiques pourraient avoir sur le transport (p. ex., la fermeture de routes importantes due à des feux de forêt, des inondations et des tempêtes de neige).

Thème 2 : Les interventions d'urgence

Planification et logistique en cas d'urgence

Plusieurs veulent des informations sur la planification de la SGDN au regard des urgences qui pourraient se produire le long des routes de transport, notamment au sujet des communications avec les autorités locales et le personnel d'intervention d'urgence. Les risques radiologiques qu'encourraient les premiers intervenants dans l'éventualité improbable d'une défaillance d'un CTCl constituent pour les gens une préoccupation de premier plan et ces derniers posent souvent des questions pour mieux comprendre ce risque et la façon dont il pourrait être géré en pratique lors de divers scénarios hypothétiques.

Scénarios d'urgence

Les gens commencent à interroger la SGDN sur les scénarios possibles d'accident, notamment en rapport avec leur géographie particulière, et veulent comprendre comment la SGDN tiendra compte de ces scénarios dans sa planification du transport. Ils veulent par exemple comprendre dans quelle mesure la mise à l'épreuve du CTCl s'applique à des scénarios survenant en région éloignée, comment le colis de transport serait récupéré dans ces cas et qui interviendrait lors de ce type d'accident.

Formation

Les gens cherchent à savoir si les premiers intervenants le long des routes de transport sont suffisamment formés pour intervenir lors d'un accident routier ou ferroviaire impliquant du combustible nucléaire irradié. Ils demandent notamment à la SGDN si elle s'en remettrait alors aux premiers intervenants locaux présents le long de la route, dans quelle mesure ce serait le cas et si elle entend fournir une formation aux premiers intervenants.

Thème 3 : Le transport en tant qu'élément du plan canadien

Favoriser une meilleure compréhension de la GAP et du combustible nucléaire irradié

Les gens ont dit à la SGDN que mieux connaître et comprendre les autres aspects du projet constitue un objectif important. Cela comprend la conception et les caractéristiques radioactives des grappes de combustible irradié, l'histoire de l'exploitation de l'énergie nucléaire au Canada, le mandat de la SGDN et la façon dont les déchets sont provisoirement gérés sur les sites des centrales nucléaires canadiennes en toute sûreté.

Prise en charge des coûts

Les gens veulent savoir comment le plan canadien est financé et veulent en particulier des détails sur les coûts et le financement du transport.

Surveillance

Les gens s'intéressent vivement aux mesures de contrôle qui sont en place pour garantir la sûreté ainsi que la sécurité financière, et pour s'assurer que les lois et les règlements applicables sont tous respectés. Ils veulent de plus en plus avoir la confirmation que la SGDN a démontré sa capacité à gérer un programme de transport à grande échelle. Ils veulent aussi savoir quel type de surveillance indépendante est en place pour s'assurer que la SGDN remplit ses engagements.

Le transport du combustible irradié, des déchets nucléaires et des autres matières dangereuses ailleurs dans le monde

À mesure que l'apprentissage et la conversation sur le transport du combustible irradié avancent et s'approfondissent, la SGDN constate que les gens sont de plus en plus conscients de la façon dont le combustible nucléaire irradié, les déchets nucléaires et les autres matières dangereuses sont transportés dans les autres pays. Ils souhaitent vivement comprendre ce que nous pouvons tirer de l'expérience étrangère et canadienne.

Thème 4 : Le rôle du transport dans la sélection d'un site

Le transport comme facteur de sélection d'un site

Les gens ont des questions sur la façon dont les considérations liées au transport influenceront les décisions concernant le choix d'un site. Ils veulent entre autres savoir si les facteurs comme la distance entre les sites provisoires d'entreposage et les sites potentiels de dépôt sont pris en considération et si des évaluations des risques seront réalisées.

Engager les autres dans la conversation sur le transport

Les gens veulent comprendre comment les décisions en matière de transport seront prises, qui y prendra part et comment. Ils veulent aussi savoir si les collectivités le long des routes potentielles seront avisées, si elles recevront des informations et dans quelle mesure elles pourront déterminer si les convois peuvent traverser leur collectivité.

Thème 5 : Informer les gens et bâtir leur confiance

Informers les gens et bâtir leur confiance

Les gens considèrent que la sensibilisation est essentielle et s'attendent à ce que la SGDN fasse en sorte que les gens situés le long des routes potentielles et le grand public aient le niveau nécessaire de connaissances et de compréhension sur la question. Il appartient à la SGDN de faire en sorte que les gens reçoivent des informations fondées sur les faits et qu'ils aient le temps de poser des questions et de recevoir une réponse à ces questions. Les gens ont aussi dit qu'il est important que les citoyens prennent la responsabilité d'en apprendre davantage sur le projet et sur le transport, surtout s'ils pensent qu'ils peuvent être touchés par le transport.

Transparence

Plusieurs ont encouragé la SGDN à informer de façon plus large l'ensemble des Canadiens sur le transport et sur l'ensemble du projet. À ce titre, ils ont dit qu'il est important que la SGDN communique avec transparence les décisions qui sont prises concernant le transport. Il est généralement admis que certains éléments du plan de transport ne peuvent être complètement divulgués sans compromettre la sécurité; les gens incitent toutefois la SGDN à se montrer aussi transparente que possible dans ces décisions lors de la planification du transport.

Thème 6 : L'environnement

Protéger l'environnement le long de la route de transport

Les gens veulent savoir comment la SGDN entend protéger l'environnement. Ils veulent s'assurer que toute la considération voulue est accordée à la protection du territoire et de l'eau situés le long de la route de transport, ainsi qu'aux incidences que pourraient subir la végétation, la faune et l'eau dans des conditions normales de transport et lors de scénarios d'accidents.

Protection de l'eau le long de la route de transport

Garantir la qualité de l'eau et protéger l'eau constituent un sujet prioritaire pour plusieurs, qu'il s'agisse de l'eau des secteurs situés à proximité du dépôt ou des secteurs situés le long de la route de transport. Les gens veulent comprendre les effets que pourrait avoir le transport sur les sources locales d'approvisionnement en eau et comment ces sources d'eau seraient protégées en cas d'accident le long de la route, y compris l'eau des Grands Lacs et les sources d'eau potable locales.

Thème 7 : Les émissions de gaz à effet de serre et les changements climatiques

Empreinte carbone du programme de transport

Les gens sont préoccupés par l’empreinte carbone du programme de transport et par la façon dont la SGDN entend réduire au minimum ou éliminer l’empreinte carbone du programme de transport. Le sujet de l’empreinte carbone tend à être soulevé lors des discussions sur l’adaptation aux changements technologiques. Les gens s’attendent à ce que des technologies sans émissions soient disponibles lorsque la SGDN commencera à transporter le combustible irradié (après 2040).

Planification du transport et changements climatiques

Les gens signalent de plus en plus que les changements climatiques pourraient avoir des incidences sur le transport. Ils se demandent si les événements météorologiques extrêmes comme les feux de forêt, les inondations, les tornades et les tempêtes de neige pourraient nuire au transport du combustible irradié et rendre les conditions routières plus dangereuses. Ils veulent s’assurer que la planification tient compte des changements climatiques, que ce soit au stade de la planification ou durant le transport.

Thème 8 : La planification de l’avenir

Adaptation aux changements technologiques

Les gens ont des questions sur la façon dont le plan sera adapté pour tenir compte de l’évolution constante et rapide de la technologie. Plusieurs s’attendent à ce que la SGDN s’adapte aux changements technologiques qui permettraient de rendre le transport plus durable sur le plan environnemental.

Gérer les changements dans la réglementation et/ou les changements de gouvernements

Les gens veulent comprendre la réglementation qui encadre le transport et comment la planification du transport pourrait être touchée par les changements de réglementation et/ou de gouvernement.

» 2. ENCOURAGER LES CONVERSATIONS ET L'ÉCHANGE D'INFORMATIONS PAR DES ACTIVITÉS DE CONCERTATION ET DE DIALOGUE

La SGDN continue d'encourager un dialogue et un apprentissage actifs sur le transport qui sera effectué dans le cadre de la GAP. Elle le fait de diverses façons :

- En menant des activités d'information sur le programme de transport de la SGDN et sur la sûreté du transport;
- En établissant les points de convergence sur lesquels le cadre de planification du transport pourra s'appuyer;
- En renseignant les gens par la voie des médias et de publications.

La section suivante résume l'approche adoptée par la SGDN. Une liste complète des activités est cependant fournie à l'annexe B de ce rapport.

Concertation poursuivie sur la sûreté

La SGDN discute depuis 2010 de la sûreté du transport avec les collectivités hôtes potentielles. En 2019, les activités visant à transmettre des informations et à engager une discussion sur les bases sur lesquelles la confiance dans la sûreté repose se sont poursuivies dans le cadre d'un programme de concertation à plusieurs volets. La transmission d'informations sur la sûreté du transport a été favorisée par l'utilisation d'expositions permanentes dans les bureaux locaux; par l'utilisation d'une exposition itinérante multimodulaire présentée dans le cadre d'événements portes ouvertes, de congrès et de foires commerciales; par des présentations données par des spécialistes du transport et d'autres membres du personnel; et par le lancement d'une exposition mobile comprenant un volet sur le transport. Un modèle 3D du CTCL a été présenté lors de divers événements au cours de l'année (dans le cadre des expositions multimodulaire et mobile). Des vidéos montrant comment la capacité des CTCL à résister à divers scénarios d'accidents a été mise à l'épreuve étaient disponibles et ont souvent été présentées lors d'événements. L'installation de démonstration et de mise à l'épreuve de la SGDN à Oakville, en Ont., présente aussi de la documentation et des activités sur le transport et constitue une destination populaire pour les collectivités et d'autres groupes.

Des kiosques interactifs, des vidéos, des brochures, des documents d'information et autres outils de communication ont été largement utilisés dans les régions hôtes potentielles et lors d'événements tenus dans les collectivités des Premières Nations, métisses et municipales auxquels la SGDN a participé. De plus, des présentations officielles ont été données aux comités de liaisons communautaires (CLC) locaux et aux collectivités des Premières Nations et métisses, ainsi qu'à l'occasion de la 4^e Conférence sur la gestion des déchets nucléaires, le déclassement et la restauration environnementale. Des membres du personnel ont aussi participé à des dizaines d'événements de collectivités et d'organisations des Premières Nations et des Métis. Au cours de toutes ces activités, la SGDN a répondu à des questions et a engagé la conversation pour mieux comprendre les points de vue qu'ont les gens sur la planification du transport.

Le processus d'apprentissage sur la sûreté du transport se poursuit avec un public plus vaste, alors que le programme global de concertation s'élargit pour inclure les collectivités voisines des régions hôtes potentielles, les organisations des Premières Nations et métisses ainsi que les groupes régionaux de premiers intervenants et de superviseurs routiers.

Élaboration en concertation d'un cadre de planification du transport

En réponse à l'intérêt manifesté par les collectivités participant au processus de sélection d'un site, la SGDN a publié à la fin de 2016 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 (voir *Questions du document de discussion*) et invitait les gens à ajouter leurs questions à la conversation. Le dialogue sur ces questions est utilisé pour élaborer un cadre de planification du transport, qui sera publié en version préliminaire en 2020 aux fins de discussion.

Questions du document de discussion

1. Quels exigences ou facteurs de base devraient sous-tendre initialement le plan de transport de la GAP?
2. Quels objectifs, principes et questions clés devraient guider l'élaboration du plan de transport pour la GAP?
3. Comment faire en sorte que la conception et la mise en oeuvre 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 pour élaborer le plan et prendre de bonnes décisions?
5. Quels facteurs devront être pris en compte dans le choix des modes et des routes de transport?

Le document de discussion sur le transport est disponible au www.nwmo.ca/transportationplanning.

Le document de discussion a été transmis aux municipalités, aux collectivités et organisations des Premières Nations et métisses et aux premiers intervenants lors d'événements tels que des congrès, des foires commerciales, des journées portes ouvertes, les réunions des CLC, des séances d'information et des présentations tenues dans les collectivités et les visites de l'installation d'Oakville ou d'installations provisoires d'entreposage. Lors de tous ces événements, la SGDN a distribué le document et a abordé avec les gens présents ses principaux concepts, y compris les cinq questions.

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.

Tout au long de l'année 2019, le document de discussion et la brochure ont été distribués lors de tous les événements touchant au transport auxquels la SGDN a participé (annexe B). Ils ont aussi été utilisés comme documents d'accompagnement lors des présentations données à toutes les collectivités des régions hôtes potentielles et aux collectivités des Premières Nations et métisses qui souhaitaient discuter du transport. Ces présentations avaient pour but de communiquer aux collectivités ce que la SGDN avait entendu sur la question du transport dans le cadre de ses activités de concertation et de dialogue ainsi que d'alimenter la discussion à ce sujet.

Recherches sur l'attitude du public sur la planification du transport

En complément à ce programme continu de concertation sur la planification du transport, la SGDN a demandé en 2017, en 2018 et en 2019 à des cabinets indépendants de recherche d'animer des groupes de discussion et de tenir des ateliers et des séances de dialogue public. Au cours de ces travaux, un éventail de citoyens de l'Ontario, du Québec et du Nouveau-Brunswick ont été consultés sur les cinq questions fournies dans le document de discussion et sur leur point de vue sur la planification du transport en général. En 2019, un cabinet autochtone de recherche et de sondage a reçu le mandat de soutenir des séances de dialogue menées avec les collectivités des Premières Nations et métisses afin d'aider la SGDN à comprendre les points de vue qu'ont les Autochtones sur son programme et sa planification du transport.

Les constats de ces séances reflétaient généralement les questions, les préoccupations et les points de vue entendus par la SGDN dans le cadre de son processus de concertation poursuivi avec les municipalités et les collectivités et organisations des Premières Nations et métisses participant au processus de sélection d'un site. Des rapports sur ces travaux sont disponibles sur le site Web de la SGDN (www.nwmo.ca/reports).

Favoriser la compréhension par la voie des médias et de publications

Nous continuons d'utiliser un éventail d'outils de communication pour approfondir la conversation. Cet éventail comprend le document *Évaluation de la dose radiologique reçue par les membres du public et les travailleurs pendant le transport des CTCI*. Cette publication a été initialement produite en réponse aux questions qui étaient fréquemment posées sur les incidences des rayonnements émis le long des routes de transport. Elle compare entre eux les temps, les distances et les fréquences d'exposition des travailleurs et des membres du public aux rayonnements émis par un CTCI circulant le long d'une route de transport hypothétique. Par exemple, les membres d'un équipage de transport, lesquels recevraient la dose la plus élevée, ne recevraient qu'approximativement 15 pour cent de la dose reçue par un membre d'équipage d'un avion lors d'un vol typique.

Nous faisons aussi circuler la brochure *Le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié canadien*. Cette brochure fournit des informations sur le transport du combustible nucléaire irradié, son entreposage actuel, la réglementation canadienne en vigueur et le régime de surveillance associé ainsi que les stratégies de gestion des risques qui seront mises en oeuvre le long de la route de transport. Nous utilisons enfin la brochure *Le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié canadien – Questions et réponses*, qui fournit un examen succinct de la question du transport du combustible nucléaire irradié et répond aux questions qui sont le plus fréquemment posées à ce sujet. Les questions se rapportent à la sécurité du public, à la sécurité des convois, aux mesures d'intervention d'urgence, aux différents modes de transport et à la participation du public à la planification du transport.

Le site Web de la SGDN offre également un éventail de courtes vidéos, notamment sur l'expérience internationale en matière de transport du combustible nucléaire irradié, la réglementation encadrant le transport du combustible nucléaire irradié et les modes de transport du combustible nucléaire irradié.

La présence de la SGDN sur les médias sociaux s'est élargie en 2019 et des renseignements sur le programme de transport de la SGDN sont régulièrement fournis sur les plateformes des médias sociaux utilisées par la SGDN (Twitter, Facebook et Instagram). Les questions et commentaires du public ont également été diffusés sur les sites Web de la SGDN et des CLC, de même que sur les sites des médias sociaux. Nous suivons aussi les conversations publiées sur les médias sociaux et nous constatons que l'intérêt qui y est manifesté correspond à ce que nous entendons lors de nos échanges en personne, bien que la portée soit parfois plus large et couvre les événements qui surviennent à l'étranger.

La SGDN a ajouté des réponses aux questions fréquemment posées sur le transport sur son site Web, qui est conçu pour rendre conviviales les recherches sur des documents précis comme les brochures, les rapports techniques ou les réponses aux questions qui nous sont posées. Une case de recherche consacrée aux questions fréquemment posées est disponible sur la page d'accueil de la SGDN, à l'adresse www.nwmo.ca, et les visiteurs peuvent y trouver plus d'une vingtaine de questions et réponses liées au transport, par exemple « Quels types de mesures de sécurité seront en place pendant les expéditions? » et « Quels types de véhicules seront nécessaires pour transporter le combustible nucléaire irradié ? ».

» 3. RÉFLEXION SUR L'APPRENTISSAGE FAIT JUSQU'ICI

La SGDN continue d'élargir ses activités de concertation et de dialogue menées auprès des collectivités, des personnes et groupes intéressés ainsi que des peuples des Premières Nations et métis. Les sujets d'intérêt et les thèmes qui sont ressortis des milliers de conversations tenues jusqu'à maintenant correspondent généralement aux types de choses que les gens s'attendent à voir la SGDN prendre en considération lorsqu'elle prend des décisions sur le transport. Ces considérations et les travaux menés pour y répondre commencent à former une base de convergence sur laquelle la SGDN peut s'appuyer pour tracer la voie de la planification et de la mise en oeuvre en collaboration d'un plan de transport sûr et socialement acceptable.

Démonstration de la sûreté

La sûreté constitue encore un thème primordial pour les gens qui entendent parler pour la première fois du processus. Ils veulent en savoir davantage sur la sûreté du transport du combustible nucléaire irradié des sites provisoires d'entreposage jusqu'à un dépôt. Les sujets d'intérêt varient : les rayonnements émis par le combustible nucléaire irradié; les endroits où est actuellement entreposé le combustible irradié; l'emballage des conteneurs de combustible irradié; les mesures envisagées pour protéger les résidents des zones habitées se trouvant le long de la route de transport, les chauffeurs des camions ou le personnel ferroviaire, les travailleurs chargeant et déchargeant les colis de transport du combustible irradié et les premiers intervenants; et les mesures envisagées pour protéger le territoire, les cours d'eau et la faune le long de la route de transport.

Pour ceux pour qui le projet est plus familier, comme le dossier de sûreté est bien compris, le dialogue a pu être approfondi et prendre un caractère plus participatif. La SGDN a entendu que les collectivités souhaitent comprendre comment elle incorpore les scénarios d'accident (ou les scénarios « et si ») dans sa planification et son processus de décision touchant la sûreté. Un exemple d'un tel scénario pourrait être celui d'une collision qui surviendrait entre plusieurs véhicules

sur la route de transport. En réponse à ces questions et préoccupations sur les scénarios « et si » envisagés, et dans le cadre de ses travaux techniques sur le transport, la SGDN a préparé des présentations sur l'évaluation des risques qui montrent comment ces scénarios sont pris en considération. Les collectivités et autres groupes qui ont vu ces présentations ou qui ont eu des discussions plus détaillées avec les experts techniques de la SGDN sur l'évaluation des risques ont exprimé un haut degré de confiance à l'égard du dossier de sûreté de la SGDN et ont indiqué que ses travaux démontraient que la SGDN prenait très au sérieux les préoccupations des gens.

En ce qui concerne les scénarios d'accident, les gens s'interrogent aussi sur l'efficacité qu'aurait le CTCI dans certains scénarios précis reliés à leur géographie locale (p. ex., la chute du haut d'un pont local). Ils veulent s'assurer que les épreuves que doit passer le colis pour être homologué pour le transport couvrent même les accidents les plus extrêmes qui pourraient survenir sur leur territoire immédiat. Les gens nous ont dit que, bien qu'ils fassent généralement confiance aux exigences réglementaires qui encadrent l'emballage, les présentations visuelles (vidéos) de simulation d'accidents extrêmes relaient d'après eux ce message de façon plus convaincante.

Planification des interventions d'urgence

Relativement à la sûreté et aux questions et préoccupations soulevées par les scénarios possibles d'accidents, les gens veulent aussi en savoir davantage sur les plans d'intervention d'urgence qui seraient déployés lors d'urgences se produisant le long des routes de transport. Les interventions d'urgence représentent une des préoccupations les plus souvent soulevées, une fois la robustesse du colis de transport établie. Les gens nous ont dit qu'il est important que les travaux abordent la façon dont nous équiperons et soutiendrons les premiers intervenants municipaux et autochtones et les autres groupes d'intervention d'urgence, notamment les plans envisagés pour la formation avancée et le renforcement des capacités des intervenants. Ils nous ont aussi interrogés sur les délais d'intervention et sur la fréquence des accidents en régions éloignées de même que sur la façon dont la SGDN prévoit incorporer ces renseignements dans sa planification et en tenir compte dans sa prise de décisions. Les gens veulent avoir l'assurance que les coûts supplémentaires associés à la préparation aux urgences routières ne seront pas assumés par la collectivité et que des plans sont prévus pour faire participer les fournisseurs de services d'urgence et autres spécialistes et autorités concernés aux discussions sur la planification du transport. Les gens veulent de plus avoir l'assurance que les rôles et les responsabilités relativement aux accidents possibles ont été clairement établis dans le cadre de la planification des interventions d'urgence. Enfin, le sujet de la prévention est aussi soulevé sous forme de questions sur la logistique. Ces questions visent habituellement à savoir si la SGDN voudra éviter les mauvaises conditions météorologiques, les périodes de congestion routière et les secteurs présentant des taux d'accidents élevés.

Planification de la sécurité

Les gens s'intéressent aux questions pratiques qui touchent à la sécurité du transport du combustible irradié. Bien que plusieurs abordent ce sujet en énonçant certaines réserves, par exemple « Je sais que cela serait peu probable, mais... », ils montrent un intérêt pour la compréhension des procédures destinées à mettre en sécurité les expéditions contre les menaces telles que les actes de terrorisme ou de vol. Ils posent entre autres des questions sur la façon dont le suivi des expéditions sera

assuré et à savoir si du personnel de sécurité escorterait les colis de transport. Les gens sont conscients que la communication de renseignements détaillés sur les horaires ou les routes de transport soulève certains problèmes. Des personnes ont souligné par exemple qu'il faut trouver le juste équilibre « entre le désir du public d'être informé sur les expéditions de combustible irradié et la nécessité de ne pas divulguer à l'avance à des personnes malveillantes des renseignements concernant les dispositions d'expédition ». Cela dit, elles ont établi une distinction à ce sujet concernant l'importance de communiquer les plans aux autorités et aux fournisseurs de services d'intervention d'urgence. La confiance des gens est généralement renforcée lorsqu'ils comprennent que le plan de sécurité fait partie des exigences imposées pour l'homologation du colis.

Comprendre et réduire au minimum les incidences environnementales

Les préoccupations de plusieurs personnes concernant la protection de l'environnement, et en particulier de l'eau, ont commencé à se manifester dans les conversations sur le transport. Les gens veulent être assurés que l'eau potable, les réseaux hydrologiques et les autres éléments environnementaux le long des routes de transport seront à l'abri des risques. Les gens posent des questions sur les plans destinés à prévenir les dommages environnementaux et à atténuer et à réparer les dommages que subirait l'environnement dans le cas improbable d'un rejet de matières radioactives. Un lien étroit a été observé entre la sûreté et l'environnement dans la façon dont les gens parlent de la protection de l'environnement, particulièrement lorsqu'ils abordent la question des scénarios d'accident. Lorsqu'ils parlaient des scénarios d'accidents, les gens ont dit que leur confiance dans les mesures de protection environnementale serait proportionnelle à la confiance qu'ils ont dans les plans mis en place pour protéger les gens qui habitent le long des routes de transport et les travailleurs concernés. Enfin, les gens ont commencé à poser des questions à la SGDN concernant les plans détaillés qui sont destinés à assurer la protection de l'environnement et concernant les processus réglementaires qui seront mis en oeuvre pour garantir que l'environnement sera pris en considération aux étapes de la planification et du transport.

Empreinte carbone

Plus récemment, et parfois en dehors des discussions sur les incidences environnementales, les gens ont abordé la question de l’empreinte carbone qu’aura le programme de transport. Ce sujet est soulevé de deux façons : 1) les gens se demandent comment l’empreinte carbone pourrait varier entre les différentes régions hôtes potentielles; et 2) les gens disent s’attendre à ce que l’empreinte carbone du programme de transport soit prise en considération. Plus particulièrement, les gens font référence à l’utilisation des véhicules électriques ou d’autres technologies futures qui ne dépendraient pas des combustibles fossiles. Compte tenu de l’attention accordée par le public aux changements climatiques, à la réduction des gaz à effet de serre et aux véhicules électriques, cette considération continuera sûrement d’être soulevée régulièrement lors des discussions sur le transport.

Capacité démontrée

Les gens nous ont dit que pour avoir confiance dans un programme de transport, ils doivent savoir comment les décisions seront prises et qui prendra ces décisions, tant à l’étape de la planification qu’à celle du transport même du combustible nucléaire irradié. Ils veulent entre autres savoir qui sera responsable du transport du combustible irradié et quels processus réglementaires encadreront le transport. Sur le plan des considérations liées au processus de décision, les gens ont généralement des opinions tranchées dans un sens ou dans l’autre concernant les modes ou les routes qui devraient être utilisés. La plupart conviennent toutefois qu’il est important que les décisions soient prises par des experts techniques et qu’elles soient éclairées par les meilleures pratiques internationales ainsi que par le savoir local et autochtone. De plus, les informations sur les relations solides que la SGDN a établies avec d’autres pays qui transportent de manière sûre du combustible irradié sur une base régulière soulèvent l’intérêt des gens. De ces conversations, nous comprenons l’importance d’indiquer clairement qui prendra les décisions et d’expliquer comment et pourquoi les décisions seront prises.

Sécurité financière

Nous avons aussi entendu que les gens veulent savoir combien le programme de transport coûtera et qui en assumera le coût. Ils ont dit qu’ils ne veulent pas que les futurs contribuables aient à assumer le fardeau d’un programme de transport, en particulier lorsque la discussion porte sur les décisions qui restent à prendre sur les futures technologies de transport utilisées et sur les travaux de construction ou de mise à niveau des infrastructures qui pourraient être exigés. Les gens ont posé des questions telles que : « Qui paie? », « Créons-nous un fardeau pour les futurs contribuables? » et « Qu’en est-il des coûts de construction et d’entretien des infrastructures? ». En parlant du financement du projet, les gens font souvent référence à des projets d’infrastructure majeurs dont les budgets ont été dépassés et demandent à la SGDN comment sa planification tient compte des coûts imprévus futurs. Ils sont généralement impressionnés par la façon dont le financement du projet global est géré; ils soulignent cependant qu’il sera important de continuer de maintenir un bon degré de transparence au regard des décisions financières tout au long de la vie du projet.

Surveillance indépendante

Compte tenu de l’envergure du programme de transport, les gens ont indiqué qu’il doit être assujéti à une surveillance indépendante. Les gens parlent de divers types de surveillance indépendante, mais leur attention à ce sujet porte généralement sur les considérations liées à la sûreté, à la sécurité, à l’environnement et aux questions financières. En particulier, ils veulent l’assurance que des mesures de contrôle seront en place aux étapes de planification et tout au long de la mise en oeuvre du programme de transport. Pour plusieurs, cela exige que les rôles et les responsabilités de la SGDN et des organismes de surveillance (p. ex., les autorités réglementaires) soient clairement définis et communiqués.

Adaptation aux changements

L'adaptation aux changements, en particulier lors de la planification du transport, s'est dégagée plus récemment comme sujet de discussion. Ce sujet est généralement soulevé en soulignant que la SGDN doit saisir l'occasion qui lui est offerte de tirer parti du temps qui lui reste avant que le transport du combustible irradié débute. La SGDN a entendu que la planification du transport doit tenir compte des connaissances les plus récentes et des meilleures pratiques internationales relatives à la conception d'un système de transport sûr et sécuritaire. Comme nous l'avons indiqué plus haut, les gens s'intéressent à l'adaptation aux formes de transport vertes et réfléchissent activement aux possibilités en la matière. Ils expriment un intérêt pour la façon dont le plan pourra s'adapter aux défis environnementaux éventuels posés par les changements climatiques (p. ex., les conditions météorologiques imprévisibles, les feux de forêt et les inondations). Enfin, les gens s'intéressent aussi à la façon dont le plan pourra s'adapter à la fois aux changements de gouvernements et de réglementation qui pourraient se produire au fil du temps. Nous avons entendu qu'il est important d'assurer la continuité administrative du programme de transport au cours des changements de gouvernements et d'adapter le programme à l'évolution éventuelle de la réglementation.

L'éducation en tant que responsabilité

Les gens nous ont dit que l'éducation, la communication et les activités de dialogue sont essentielles pour obtenir l'acceptation par le public du transport du combustible nucléaire irradié. Ils estiment que tous les Canadiens doivent avoir un certain degré de connaissance et de compréhension du plan canadien et que ceux qui sont les plus directement touchés par le transport doivent avoir la possibilité de comprendre les incidences qu'il pourrait avoir sur eux. Les gens ont dit que c'est à la SGDN que revient la responsabilité d'informer et d'éduquer les gens qui habitent le long des routes de transport et de répondre entièrement à

leurs questions et à leurs préoccupations. Les gens soulignent l'importance d'engager des discussions le plus tôt possible et de fournir au public de multiples occasions de poser des questions et de recevoir des réponses. La SGDN a entendu qu'il est important que des experts, tels que des fournisseurs de services d'intervention d'urgence, des spécialistes du transport, des scientifiques et des représentants des divers ordres de gouvernement, participent à l'élaboration du plan. Les gens veulent en savoir davantage sur la façon dont les peuples autochtones participeront aux décisions qui concernent le transport.

Bien que la SGDN ait la responsabilité d'éduquer le public et de lui fournir des informations, les gens ont aussi dit que les citoyens avaient la responsabilité d'apprendre. Ils indiquent après les conversations sur le transport qu'ils estiment qu'ils en ont appris beaucoup sur un sujet dont ils savaient peu de choses et qu'ils souhaitent que d'autres personnes (amis, famille et collègues) reçoivent les mêmes informations et aient la même occasion d'apprendre.

Allant de l'avant

Les gens nous ont dit qu'ils estiment que l'acceptation sociale du transport est essentielle à la réussite du projet et que pour l'obtenir, il faudra surmonter la tendance naturelle des gens à adopter l'attitude du « pas dans ma cour » et à s'abandonner aux craintes et aux idées fausses qui circulent sur l'énergie nucléaire, et le fait que la plupart des Canadiens ne connaissent pas la SGDN. Concernant les futurs échanges sur la planification du transport, il semble que l'exposition à des informations basées sur des faits et la possibilité de poser des questions et de discuter des enjeux avec d'autres peuvent contribuer ensemble à hausser le degré de sérénité et de confiance qu'éprouvent les gens au regard de la capacité du Canada à transporter le combustible nucléaire irradié de manière sûre et sécuritaire. Les gens ont dit que la sensibilisation et l'éducation le plus tôt possible et de manière soutenue et transparente du public sur la question du transport du combustible nucléaire irradié seront essentielles.

» 4. LE DIALOGUE SE POURSUIT

Le dialogue se poursuit sur la sûreté et la planification future du transport. La SGDN a observé qu'il est important d'alimenter 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.

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. Il faudra toutefois poursuivre la discussion avant de pouvoir déterminer les fondements sociaux sur lesquels reposera le transport pour la GAP.

La SGDN a hâte de poursuivre ce dialogue. Nous invitons tous les Canadiens intéressés à participer en assistant à des événements portes ouvertes, en se présentant dans un bureau local *En savoir plus*, en fournissant des commentaires au sujet des questions posées dans le document de discussion ou en faisant part de leurs idées sur le site Web de la SGDN (www.nwmo.ca).

» ANNEXE A : LISTE ÉVOLUTIVE DE QUESTIONS ET DE SUJETS DE PRÉOCCUPATION

Thème 1 : La santé, la sûreté et la sécurité

Plans visant à garantir la sécurité des gens pendant le transport

1. Qu'est-ce que la radioactivité? D'où vient-elle? Qu'est-ce que la période radioactive?
2. Quels effets les rayonnements ont-ils sur les gens? Les rayonnements naturels sont-ils nocifs pour ma famille?
3. Quel rapport existe-t-il entre un millisievert (mSv) et un becquerel (Bq)?
4. Comment le niveau de radioactivité de ces déchets se compare-t-il à ceux d'autres minéraux? Quels types de rayonnements et de doses sont associés à ces déchets?
5. Les faibles doses de rayonnements ionisants sont-elles nocives?
6. De quelle façon l'exposition aux rayonnements des chauffeurs de camion et du personnel de chargement et de déchargement sera-t-elle surveillée? Ces personnes recevront-elles des doses élevées?
7. Comment les collectivités situées le long des itinéraires de transport seront-elles touchées? Les personnes le long des itinéraires de transport seront-elles exposées à des rayonnements? Leur santé en souffrira-t-elle?
8. Dans l'éventualité improbable d'une défaillance du blindage, quelles quantités de rayonnements pourraient s'échapper? Seraient-ils nocifs pour ma famille, mes enfants, mon fœtus? Une zone d'évacuation est-elle prévue?
9. Quel est le bilan de sûreté en matière de transport du combustible nucléaire irradié au Canada et ailleurs dans le monde?
10. Quels autres types de matières dangereuses sont actuellement transportés par voie routière ou par voie ferroviaire et comment le combustible nucléaire irradié se compare-t-il à ces matières?
11. La SGDN a-t-elle effectué une comparaison ou une évaluation des risques posés par le transport routier par rapport aux risques posés par le transport ferroviaire?

Le CTCI

1. Comment la conception du CTCI lui permet-elle de bloquer les rayonnements? Pourquoi le blindage du colis de transport diffère-t-il de celui qui est proposé pour le dépôt géologique en profondeur?
2. Combien pèse chacun des colis; les colis pourront-ils être transportés par voie routière?
3. À quelles normes le colis doit-il être conforme? Les colis proposés pour la GAP répondent-ils tous aux mêmes normes de sûreté?
4. Le colis est-il homologué pour le transport des déchets de combustible nucléaire? Avez-vous testé les colis de transport avec du combustible nucléaire irradié à l'intérieur?
5. Les épreuves d'homologation des colis reflètent-elles adéquatement les conditions associées à des scénarios réels? Les colis sont-ils suffisamment robustes pour résister à un incendie dans un espace confiné (p. ex., un tunnel)?
6. Le CTCI peut-il survivre à une chaleur extrême pendant un court laps de temps, à des températures deux ou trois fois plus élevées que les températures utilisées dans la vidéo sur le transport, comme celles qui pourraient être atteintes dans le cas d'un accident impliquant du gaz naturel comprimé?
7. Quelles épreuves indépendantes le colis a-t-il subies? La résistance du colis à des attaques menées à l'aide d'armes de type militaire a-t-elle été éprouvée?
8. Qui établit les normes des épreuves et ces normes sont-elles suffisamment rigoureuses pour couvrir tous les scénarios d'accidents possibles?
9. Le colis a-t-il été mis à l'épreuve pour tester ses limites supérieures (a-t-on tenté par exemple de briser le colis)?
10. Pourquoi le séquoia est-il utilisé pour la fabrication du limiteur d'impact?
11. Pourquoi le conteneur est-il carré? Est-ce la forme la plus robuste?
12. Des joints de métal entre le couvercle et le corps du colis seraient-ils plus résistants que des joints de caoutchouc?
13. Comment les déchets seront-ils insérés dans le colis? Seront-ils préalablement enrobés dans quelque chose?
14. Le CTCI sera-t-il stocké dans le dépôt? Ira-t-il sous terre?
15. La conception actuelle du colis de transport sera-t-elle toujours pertinente dans 30 ans? Ou aurons-nous alors affaire à un autre modèle?
16. Combien de fois les déchets devront-ils être emballés, déballés, puis remballés entre les centrales nucléaires et le site du dépôt? Les conteneurs d'entreposage à sec pourront-ils être transportés? Le seront-ils?
17. Combien de fois un colis pourra-t-il être réutilisé?
18. Combien de colis seront nécessaires?
19. Ne pourrait-on pas transporter les conteneurs de stockage à sec au lieu de remballer le combustible irradié dans des CTCI?

Thème 1 : La santé, la sûreté et la sécurité

Sécurité en route

1. Quels types de menaces doit-on envisager et se préparer à contrer?
2. Comment la SGDN prévoit-elle assurer la surveillance des véhicules en route, des conditions environnementales et routières ainsi que former les conducteurs des camions?
3. Est-ce que des équipes d'intervention rapide accompagneront les expéditions ou seront déployées le long des itinéraires de transport?
4. Les convois de camion seront-ils escortés, comme c'est le cas pour les expéditions de charges surdimensionnées?
5. En quoi le transport d'uranium hautement enrichi par une autre organisation est-il différent du transport du combustible CANDU envisagé par la SGDN?
6. Des agents de sécurité accompagneront-ils les expéditions de transport?
7. Les collectivités auront-elles la possibilité de fournir des services de sécurité et/ou d'escorter les véhicules qui passent sur leur territoire municipal ou traditionnel?

**Comprendre
la logistique :
modes et routes
de transport**

1. Quels modes de transport sont envisagés? Le transport sur l'eau est-il envisagé?
2. Combien d'expéditions prévoit-on effectuer par jour, par semaine et par mois? Les expéditions se feront-elles seulement pendant les heures de clarté? Combien de temps dureront les opérations de transport?
3. Les routes existantes devront-elles être mises à niveau et faudra-t-il construire de nouvelles routes? Faudra-t-il des routes à quatre voies ou des routes à deux voies?
4. Quelles incidences le programme de transport du combustible irradié aura-t-il sur l'infrastructure existante?
5. Quelles autres mises à niveau infrastructurelles seront nécessaires (p. ex., la mise à niveau des systèmes de communication dans les zones éloignées)?
6. La planification du transport prévoit-elle l'augmentation possible de la circulation sur les routes?
7. Comment le savoir traditionnel et environnemental sur la région sera-t-il utilisé pour éclairer la planification des modes de transport, p. ex., sur la topographie locale et les zones fauniques, lesquelles pourraient avoir une influence sur les améliorations à apporter à l'infrastructure routière et ferroviaire?
8. Les routes deviennent très risquées l'hiver. Compte tenu de ce fait, le transport par camion constitue-t-il une approche sensée?
9. Le réseau ferroviaire existant peut-il répondre aux exigences de transport de la SGDN?
10. La SGDN possèdera-t-elle les camions de transport et emploiera-t-elle les chauffeurs, ou ceux-ci seront-ils soustraits?
11. Les colis de transport sont-ils intermodaux (c.-à-d. des colis qui peuvent être transférés d'un train à un camion, ou vice versa)?
12. La SGDN a-t-elle choisi un itinéraire de transport optimal? Prévoira-t-on des itinéraires de rechange?
13. Pourquoi la SGDN envisage-t-elle de transporter les déchets sur de longues distances au lieu de choisir un site près de l'endroit où ils sont actuellement entreposés? Combien de colis devront être expédiés?
14. Les CTCI devront-ils s'arrêter aux postes de pesée?
15. La SGDN reconstruira-t-elle des routes ou des lignes ferroviaires?
16. Les itinéraires seront-ils choisis de façon à éviter les zones peuplées?
17. Le choix des routes de transport tiendra-t-il compte des exigences saisonnières, telles que l'obligation de diminuer de moitié des charges au printemps?
18. La SGDN a-t-elle réfléchi aux incidences que les changements climatiques auront sur le transport?
19. La SGDN transportera-t-elle le combustible irradié en toutes saisons et comment composera-t-elle avec les conditions météorologiques extrêmes et les fermetures de routes dues à la neige, à des inondations ou à des feux de forêt?

Thème 2 : Les interventions d'urgence

Planification et logistique en cas d'urgence

1. La sûreté est-elle diminuée par les conditions météorologiques et routières extrêmes du nord, p. ex., les tempêtes de neige, les fermetures de routes l'hiver, lesquelles durent souvent plusieurs jours, et les phénomènes météorologiques soudains?
2. Quel type de plan de contingence sera en place en cas de fermeture d'une route?
3. Comment ferez-vous pour établir une « culture de la sûreté » à la SGDN?
4. Où le centre de répartition serait-il situé? Quand la planification des protocoles de répartition commencera-t-elle?
5. Comment ferez-vous pour résoudre les conflits possibles entre les différents ordres de compétence et pour déterminer les responsabilités de chacun des divers organismes d'intervention d'urgence?
6. Le combustible nucléaire irradié sera-t-il transporté avec d'autres types de matières dangereuses, telles que du carburant, des produits chimiques, etc.?
7. Y aura-t-il une équipe d'intervention d'urgence spécialisée dans la gestion des matières nucléaires?
8. Une équipe d'intervention d'urgence accompagnera-t-elle le camion ou le train?

Scénarios d'urgence

1. Pour quels types de scénarios d'accident la SGDN se prépare-t-elle et comment en tiendra-t-elle compte? Envisage-t-elle des scénarios de la pire éventualité dans sa planification?
2. À quelle distance exactement les intervenants d'urgence devront-ils se tenir d'un CTCL pour se prémunir contre les rayonnements?
3. Si un accident occasionnait le bris de câbles électriques à haute tension et si un tel câble tombait, enveloppait le CTCL et occasionnait un court-circuit à la masse à travers le conteneur, l'arc électrique pourrait-il causer l'ouverture du CTCL?
4. Le combustible nucléaire irradié peut-il se déverser du colis de transport et, le cas échéant, en quoi consisteraient les opérations d'assainissement?
5. Comment interviendrait-on dans le cas d'un accident ferroviaire survenant dans une zone éloignée (c.-à-d. à distance de routes d'accès), y compris par rapport aux activités d'assainissement?
6. Comment interviendrait-on dans le cas d'un accident au cours duquel un camion/train tomberait d'un pont dans l'eau (p. ex., dans un scénario où le colis subirait de multiples impacts)?

Formation

1. À quoi ressembleraient les protocoles de planification des interventions d'urgence et de formation aux urgences élaborés pour ma collectivité ou ma région? Des plans d'évacuation sont-ils prévus?
2. Comment la SGDN soutiendra-t-elle la collectivité dans sa planification des urgences?
3. Comment les premiers intervenants seront-ils formés et les divers organismes responsables seront-ils coordonnés en cas d'urgence?
4. Les intervenants d'urgence dans les collectivités seront-ils formés et disposeront-ils de l'équipement nécessaire?
5. Les coûts associés à la préparation aux urgences seront-ils couverts par la SGDN plutôt que d'être assumés par les collectivités situées le long des itinéraires de transport?
6. Des équipements d'intervention d'urgence seront-ils disponibles dans ma région pour répondre à un accident et des gens seront-ils formés pour les utiliser? Comment ces équipements seront-ils déployés?

Thème 3 : Le transport en tant qu'élément du plan canadien

Favoriser une meilleure compréhension de la GAP et du combustible nucléaire irradié

1. Le combustible nucléaire irradié se présente-t-il sous forme liquide, gazeuse ou solide?
2. La grappe est-elle encore radioactive? Quel danger pose-t-elle, et ce, pour combien de temps encore?
3. Quels sont les effets d'une exposition à une grappe de combustible, avec ou sans blindage protecteur, et comment la SGDN fera-t-elle en sorte que les travailleurs sur les sites et les collectivités le long des itinéraires de transport soient protégés pendant le transport?
4. Les grappes peuvent-elles exploser spontanément?
5. Les pastilles de céramique sont-elles durables ou se briseront-elles pour libérer des rayonnements?
6. Combien de grappes de combustible seront transportées en tout?
7. Les grappes peuvent-elles atteindre la « criticité », c.-à-d. engendrer une réaction en chaîne nucléaire?

Prise en charge des coûts

1. Qui paiera pour le transport des déchets?
2. Qui paiera pour la mise à niveau et l'entretien de l'infrastructure? Les contribuables ou la SGDN?
3. Combien coûteront les véhicules et les colis utilisés pour transporter les grappes de combustible irradié jusqu'à un dépôt géologique en profondeur?
4. Les coûts constitueront-ils un facteur important lorsque viendra le temps de choisir un site optimal?
5. Comment le financement sera-t-il assuré sur le très long terme?
6. Les coûts associés à l'usure et au bris que subira à long terme l'infrastructure seront-ils pris en considération dans le choix du mode et de l'itinéraire de transport?
7. L'estimation des coûts de transport tiendra-t-elle compte des différences qui existent entre l'utilisation des modes publics (c.-à-d. les routes) et l'utilisation d'une infrastructure privée (c.-à-d. les lignes ferroviaires)?
8. Quelles sont les implications pour les contribuables et/ou les consommateurs d'électricité, maintenant et dans le futur?
9. Qui devra assumer à la fin les coûts imposés à la collectivité par les interventions d'urgence éventuelles et la formation du personnel d'intervention?

Surveillance

1. Qui surveillera le transport du combustible nucléaire irradié?
2. Quels règlements s'appliqueront?
3. Comment la SGDN respectera-t-elle la compétence autochtone en matière de transports?
4. Comment la SGDN tiendra-t-elle compte de la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones par rapport à l'éventualité de stocker des matières dangereuses en territoire autochtone?
5. Quel est le rôle du gouvernement fédéral et/ou des gouvernements provinciaux? Qui aura le pouvoir de décider à la fin?

Le transport du combustible irradié, des déchets nucléaires et des autres matières dangereuses ailleurs dans le monde

1. Le combustible nucléaire irradié est-il transporté dans d'autres pays? Le cas échéant, comment s'y prennent-ils?
2. Est-ce que des accidents sont survenus dans d'autres pays lors du transport de combustible nucléaire irradié?
3. Sur quelles distances le combustible nucléaire irradié est-il transporté dans d'autres pays?
4. J'ai entendu dire que le combustible nucléaire est déjà transporté au Canada. Combien d'expéditions sont effectuées en moyenne au Canada par année?
5. Est-ce qu'on transporte du combustible nucléaire irradié entre le Canada et les États-Unis? Le Canada recevra-t-il un jour du combustible irradié (à base d'uranium enrichi) en provenance des États-Unis?

Thème 4 : Le rôle du transport dans la sélection d'un site

Le transport comme facteur de sélection d'un site

1. Les sites actuels sont-ils considérés parce qu'ils se trouvent près des routes importantes qui pourraient être utilisées pour acheminer le combustible irradié?
2. Quels facteurs sont pris en compte dans le choix des routes de transport? Les conditions météorologiques sont-elles prises en compte? Les routes à une voie peuvent-elles être utilisées? Qu'en est-il des ponts?
3. Est-il plus sûr de transporter le combustible nucléaire irradié sur de courtes distances que sur de plus longues distances?
4. Puisque les risques encourus lors du transport du combustible nucléaire irradié soulèveront la controverse et que ce combustible irradié pourrait traverser des collectivités qui ne tirent aucun bénéfice de l'exploitation de l'énergie nucléaire, dans quelle mesure (facteur important ou peu important) la proximité géographique d'un site éventuel influencera-t-elle le choix d'un site optimal?
5. De quelle façon le transport sera-t-il traité dans le cadre des études régionales?
6. La SGDN effectuera-t-elle une évaluation comparative des risques associés à chaque site et la décision quant au choix du site tiendra-t-elle compte des résultats d'une telle évaluation?

Engager les autres dans la conversation sur le transport

1. Quand et de quelle façon les collectivités le long des itinéraires seront-elles approchées et comment ce processus sera-t-il mis en oeuvre ?
2. À quel moment le choix des itinéraires de transport sera-t-il fait? À quel moment les collectivités le long des itinéraires seront-elles identifiées?
3. Les premiers intervenants locaux seront-ils consultés et leur offrira-t-on des occasions de mieux comprendre le projet?
4. Comment ferez-vous participer les collectivités autochtones situées le long des itinéraires potentiels à la planification du transport?
5. Établira-t-on un comité élargi sur le transport du combustible irradié qui engloberait toutes les collectivités situées le long des itinéraires de transport et qui serait chargé de communiquer aux collectivités les informations pertinentes se rapportant aux risques et aux mesures d'urgence?
6. Quels avantages et mesures de soutien seront offerts à ces collectivités et comment pourront-elles participer au processus décisionnel? Les collectivités le long des itinéraires de transport devraient-elles être dédommagées et devront-elles consentir aux itinéraires envisagés?
7. Comment assurera-t-on la sensibilisation et le soutien du public à long terme?
8. Les collectivités situées le long des itinéraires potentiels auront-elles un droit de veto?
9. Les collectivités seront-elles invitées à donner leur avis sur les modes de transport à utiliser?

Thème 5 : Informer les gens et bâtir leur confiance

Informar les gens et bâtir leur confiance

1. Les gens le long des itinéraires auront des craintes parce qu'ils ne sont pas informés et qu'ils ne veulent pas que du combustible irradié traverse leurs collectivités.
2. Il s'agit de déchets que notre génération a produits. Il en va de la responsabilité de la SGDN, conformément au plan canadien, de prendre le temps d'éduquer les gens sur le combustible nucléaire irradié afin que le plan puisse aller de l'avant.
3. Les gens ont besoin de suffisamment de temps pour réfléchir aux informations fournies, pour poser des questions et pour recevoir les réponses à ces questions. La sensibilisation tôt dans le processus est essentielle.
4. Informer/sensibiliser les gens qui vivent le long des itinéraires de transport est une tâche difficile et complexe.
5. Certaines personnes et organisations s'opposeront au transport du combustible irradié. La SGDN doit informer les gens et les organisations et discuter avec eux le plus tôt possible.

Transparence

1. Comment la SGDN prévoit-elle se montrer transparente au regard de la planification du transport (p. ex., concernant les décisions relatives aux routes et aux modes de transport)?
2. Si les gens estiment qu'ils peuvent être touchés, ils doivent avoir accès au plus d'information possible sur la planification et la prise de décisions pour pouvoir les comprendre.
3. Une surveillance environnementale et radiologique sera-t-elle assurée le long des routes auxquelles les gens auront accès?
4. Il est important que la SGDN donne le plus d'information possible aux gens sur son plan de transport, mais elle ne devrait pas leur indiquer quand les expéditions s'effectueront.

Thème 6 : L'environnement

Protéger l'environnement le long de la route de transport

1. Quels seront les effets du transport sur l'environnement en circonstances normales de transport?
2. Où vont les rayonnements lorsqu'ils s'échappent dans l'environnement? S'accumulent-ils sur les surfaces? Les rayonnements sont-ils bioaccumulables?
3. Est-ce que des rayonnements seront émis dans l'air lors du transport du combustible irradié?
4. La SGDN surveillera-t-elle les niveaux de rayonnements présents dans l'air et sur les arbres ou la végétation le long de la route de transport?
5. Si un accident survient, quelle serait l'étendue de la zone touchée par les rayonnements?
6. Comment s'y prendrait-on pour effectuer un nettoyage, le cas échéant? Qui serait appelé pour effectuer ce nettoyage? La SGDN dispose-t-elle de suffisamment de fonds pour couvrir les coûts de nettoyage et de remise en état?
7. La SGDN pense-t-elle aux incidences environnementales d'un accident où le conteneur ne se romprait pas (p. ex., un déversement d'essence et les travaux de récupération d'un camion ou d'un train)?

Protection de l'eau le long de la route de transport

1. Si le CTCI venait à être submergé en eau profonde lors d'un accident de transport, l'étendue d'eau et le bassin hydrographique seraient-ils menacés?
2. Comment s'y prendrait-on pour récupérer un CTCI se trouvant en eau profonde? Quel équipement serait utilisé et quelles incidences l'accident aurait-il sur l'eau?
3. Comment la sécurité des sources locales d'eau potable, y compris des Grands Lacs, sera-t-elle assurée?
4. La SGDN évitera-t-elle de transporter du combustible irradié à proximité de grandes étendues d'eau, y compris des Grands Lacs?
5. Si un conteneur de combustible irradié s'ouvrait et qu'une grappe ou une pastille de combustible tombait à l'eau, quel serait le rayon de propagation des rayonnements?

Thème 7 : Les émissions de gaz à effet de serre et les changements climatiques

Empreinte carbone du programme de transport

1. Quelle sera l’empreinte carbone du programme de transport?
2. La SGDN choisira-t-elle le mode de transport qui laisserait la plus faible empreinte carbone?
3. La SGDN choisira-t-elle le site associé à la plus courte distance totale de transport pour réduire au minimum l’empreinte carbone?
4. Si une technologie de transport qui n’émet pas de gaz à effet de serre devenait disponible à mi-parcours du programme de transport, la SGDN commencerait-elle à l’utiliser?

Planification du transport et changements climatiques

1. L’énergie nucléaire est une technologie à faibles émissions de gaz à effet de serre. La SGDN fera-t-elle en sorte que le transport du combustible irradié ne contribue pas à la crise climatique?
2. Réfléchissez-vous aux incidences que pourraient avoir les changements climatiques sur le transport? Nous subissons actuellement plusieurs types de conditions météorologiques et d’événements liés au climat (inondations, feux de forêt, tempêtes de neige extrêmement intenses). Votre plan prend-il en compte ces types d’événements?
3. Si un événement météorologique d’importance (tornade, séisme, feu de forêt) survenait au cours d’une expédition, la SGDN serait-elle en mesure d’intervenir assez rapidement pour empêcher que des gens soient mis en danger?

Thème 8 : La planification de l'avenir

Adaptation aux changements technologiques

1. Envisage-t-on d'utiliser des camions/trains sans conducteurs si la technologie est disponible dans le futur? Comment assurerez-vous la cybersécurité des véhicules?
2. La SGDN songe-t-elle à utiliser des véhicules électriques ou d'autres types de véhicules à faibles émissions si la technologie est disponible un jour?
3. Envisagerez-vous d'autres modes de transport que routier ou ferroviaire si de nouvelles technologies rendaient un jour ces modes plus sûrs et efficaces?
4. La SGDN utilisera-t-elle la technologie de transport la plus verte possible (la technologie qui émet le moins de gaz à effet de serre)?
5. Si une nouvelle technologie de transport devenait disponible après 20 ans de mise en oeuvre du programme de transport, la SGDN l'adopterait-elle?
6. Nous nous attendons à ce que la technologie de transport que la SGDN utilisera soit nouvelle et qu'elle ait une apparence nouvelle. Transporter le combustible irradié en utilisant une vieille technologie au diesel n'inspirerait pas confiance.
7. Prévoyez-vous revoir la conception du colis de transport avant que les expéditions commencent pour vous assurer que la technologie la plus récente est utilisée?

Gérer les changements dans la réglementation et/ou les changements de gouvernements

1. Les changements de gouvernement pourraient-ils avoir une incidence sur ce projet, que ce soit sur le plan financier ou sur celui des approbations?
2. Les changements qui seraient éventuellement apportés à la réglementation avant le début du transport du combustible irradié pourraient-ils avoir une incidence sur la planification du transport?

» ANNEXE B : CALENDRIER 2019 DES ACTIVITÉS DE CONCERTATION SUR LE TRANSPORT

Date	Événement et lieu	Informations fournies sur le transport
24 au 27 février	Congrès de l'Ontario Good Roads Association	Documents sur le transport distribués : <ul style="list-style-type: none"> • Le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié canadien – Brochure • Le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié canadien – Questions et réponses • Planification du transport pour la Gestion adaptative progressive – Document de discussion
2 au 4 avril	Northwest Response Forum	Documents sur le transport distribués
8 avril	Nation métisse de Red Sky	Planification du transport – Présentation (comprenant des informations sur le dossier de sûreté du transport et sur les thèmes entendus)
9 avril	CLC de Hornepayne	Doses reçues par suite d'un incident de transport de combustible nucléaire irradié – Présentation
10 avril	Service d'incendie de Manitouwadge	Doses reçues par suite d'un incident de transport de combustible nucléaire irradié – Présentation
11 avril	CLC de Manitouwadge	Doses reçues par suite d'un incident de transport de combustible nucléaire irradié – Présentation
16 avril	Groupe interjuridictionnel de planification du transport du combustible nucléaire irradié	Planification du transport – Présentation
24 au 26 avril	Congrès de la Northwestern Ontario Municipal Association	Documents sur le transport distribués
7 mai	CLC de Huron-Kinloss	Planification du transport – Présentation
8 au 10 mai	Congrès de la Federation of Northern Ontario Municipalities	Documents sur le transport distribués
9 mai	CLC de South Bruce	Planification du transport – Présentation
14 mai	CLC de Hornepayne	Planification du transport – Présentation
16 mai	Manitouwadge High School	Planification du transport – Présentation
16 mai	CLC de Manitouwadge	Planification du transport – Présentation
30 mai	Conference Board of Canada – Council on Corporate Aboriginal Relations	Planification du transport – Présentation

Date	Événement et lieu	Informations fournies sur le transport
31 mai	Ontario Coalition of Indigenous Peoples (Sudbury)	Planification du transport – Présentation
30 mai au 3 juin	Congrès de la Fédération canadienne des municipalités	Documents sur le transport distribués
1 ^{er} juin	Visite de l'installation d'Oakville par des représentants de la collectivité d'Ignace	Planification du transport – Présentation
5 et 6 juin	Congrès de l'Association of Ontario Road Supervisors	Documents sur le transport distribués
18 juin	CLC d'Ignace	Planification du transport – Présentation
1 ^{er} juillet	Journée portes ouvertes à Ignace	Documents sur le transport distribués
8 juillet	Nation ojibwée de Wabigoon Lake	Planification du transport – Présentation
16 et 17 juillet	Rassemblement d'apprentissage et de partage de la Nation ojibwée de Wabigoon Lake	Planification du transport – Présentation
21 juillet	Jamboree de VTT de Manitouwadge	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
22 juillet	Hearst – Rencontre avec la Corporation de développement économique régionale Nord-Aski	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
23 juillet	Journées portes ouvertes dans la Première Nation de Constance Lake	Centre <i>En savoir plus</i> mobile Planification du transport – Présentation
24 juillet	Barbecue communautaire de Hornepayne	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
26 et 27 juillet	Tournoi de golf annuel masculin d'Ignace	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
29 juillet	Eagle Lake	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
29 juillet	Dymont	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
30 juillet	Dryden	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
1 ^{er} août	Journée portes ouvertes au bureau d'Ignace	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
8 août	Mildmay – Réunion du CLC de South Bruce	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
15 août	Première Nation de Lac Seul	Planification du transport – Présentation
22 août	Assemblée générale annuelle de la Métis Nation of Ontario	Planification du transport – Présentation
23 août	Ripley – Symposium de Huron-Kinloss sur la gestion des déchets nucléaires	Centre <i>En savoir plus</i> mobile Planification du transport – Présentation

Date	Événement et lieu	Informations fournies sur le transport
23 août	Foire automnale de Teeswater	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
2 septembre	Barbecue communautaire de Wabigoon	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
3 septembre	Première Nation de Ginoogaming	Planification du transport – Présentation
4 septembre	Première Nation n° 58 de Long Lake	Planification du transport – Présentation
5 au 7 septembre	FireCon	Documents sur le transport distribués
7 septembre	Foire automnale de Mildmay-Carrick	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
8 au 11 septembre	Ottawa – Conférence sur la gestion des déchets nucléaires, le déclassement et la restauration environnementale	Centre <i>En savoir plus</i> mobile Planification du transport – Présentation
12 septembre	Union of New Brunswick Indians	Planification du transport – Présentation
21 septembre	Foire automnale de Lucknow	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
21 septembre	Ontario Coalition of Indigenous Peoples (Thunder Bay)	Planification du transport – Présentation
22 et 23 septembre	Port Elgin – Congrès de Women in Nuclear Canada	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
26 septembre	Mildmay – Soirée familiale sous le thème de la science à South Bruce	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
27 et 28 septembre	Foire automnale de Ripley	Centre <i>En savoir plus</i> mobile
27 et 28 septembre	Assemblée générale annuelle de l'Ontario Coalition of Indigenous Peoples	Planification du transport – Présentation
29 et 30 septembre	Congrès des peuples autochtones	Documents sur le transport distribués
10 octobre	Journées portes ouvertes du service d'incendie de Manitouwadge	Documents sur le transport distribués
16 au 18 octobre	King City – Réunion du Conseil des aînés et des jeunes	Centre <i>En savoir plus</i> mobile Planification du transport – Présentation
27 au 30 octobre	3 ^e Conférence internationale de la SNC sur la sécurité incendie et sur la préparation aux urgences pour l'industrie nucléaire	Documents sur le transport distribués

nwmo

NUCLEAR WASTE
MANAGEMENT
ORGANIZATION

SOCIÉTÉ DE GESTION
DES DÉCHETS
NUCLÉAIRES