



# Thèmes liés au transport 2014 à 2017

Ce que nous avons entendu sur la  
planification du transport en travaillant  
avec les collectivités, 2017

Octobre 2017

**nwmo**

NUCLEAR WASTE  
MANAGEMENT  
ORGANIZATION

SOCIÉTÉ DE GESTION  
DES DÉCHETS  
NUCLÉAIRES

# »» TABLE DES MATIÈRES

<b>Introduction</b>	3
<b>Principaux thèmes liés au transport</b>	5
Thème 1 : La santé et la sécurité	6
Thème 2 : Le transport, élément du plan canadien	12
Thème 3 : Le transport et son rôle dans la sélection d'un site	14
<b>Cinq questions devant faire l'objet d'une discussion</b>	15
<b>Réflexion sur le savoir acquis à ce jour</b>	17
<b>Favoriser la conversation et l'échange d'informations</b>	19
<b>Le dialogue se poursuit</b>	21

# »» INTRODUCTION

Le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié est un élément important de la Gestion adaptative progressive, soit le plan canadien pour la gestion à long terme du combustible nucléaire irradié. La capacité de transporter du combustible irradié vers le site du dépôt de manière sûre et socialement acceptable est un facteur déterminant dont il faudra tenir compte lors du choix d'un site de dépôt privilégié, de même que la sécurité du site du dépôt et la capacité de mettre le projet en œuvre de manière collaborative avec les résidents de la région.

Bien que le transport du combustible nucléaire irradié vers un site pour le dépôt ne soit pas censé commencer avant 2040, c'est le principal sujet de conversation, au cœur même des préoccupations des collectivités, et des personnes et groupes intéressés par le plan canadien de gestion à long terme du combustible nucléaire irradié. Depuis 2014, la SGDN publie chaque année un résumé des conversations en cours avec les collectivités sur cette question importante. Le présent rapport de 2017 vise à faire avancer la discussion.

Les collectivités qui participent au processus de sélection d'un site tiennent à examiner la sûreté et la sécurité du transport du combustible irradié vers tout site de dépôt dans le cadre de l'examen d'un projet auquel elles pourraient être associées. Lors de ces conversations, les collectivités font preuve d'un solide sens de responsabilité à l'égard de tous les Canadiens et des générations futures, en obtenant des réponses aux questions clés importantes pour faire avancer le projet.

À mesure que les collectivités, les personnes et les groupes intéressés examinent ce sur quoi la confiance dans la sûreté du transport du combustible nucléaire irradié est fondée, la SGDN apprend quelles sont les questions qui doivent être abordées. Elle en apprend aussi plus sur les essais qui doivent être réalisés, ainsi que sur les valeurs, les objectifs et les processus qui

doivent orienter la planification du transport du combustible nucléaire irradié dans le cadre du projet de Gestion adaptative progressive (GAP).

À ce jour, la SGDN a mobilisé des milliers de Canadiens afin d'entendre leurs commentaires, leurs questions et leurs préoccupations et pour leur fournir des renseignements sur les thèmes du transport dans le cadre de l'apprentissage et de l'engagement continu sur le projet et sur l'avancement du processus de sélection d'un site. Avec le temps, ces conversations s'élargissent et s'approfondissent.

À la suite de l'intérêt qu'ont manifesté les collectivités pour le processus de sélection d'un site, la SGDN a publié, vers la fin de 2016, un document de discussion pour contribuer au dialogue continu sur le transport. Ce document a été conçu pour explorer les points d'intérêt soulevés par les collectivités en encourageant le dialogue sur cinq questions clés.

Dans toutes ces conversations, que ce soit lors des journées portes ouvertes ou dans le cadre du processus de sélection d'un site, à l'occasion de conférences ou de réunions visant à favoriser la connaissance du plan canadien, ou lors de discussions ciblées axées sur la réponse obtenue au document de discussion, plusieurs thèmes clés ou points de communication émergent.

Le fait de comprendre et d'aborder ces intérêts et ces préoccupations permettra de définir le chemin vers la planification et la mise en œuvre collaborative d'un plan de transport sûr et socialement acceptable. Cela comprend :

- La préoccupation essentielle qui est la sûreté et la protection des gens et de l'environnement. Les gens veulent être assurés que la santé des personnes, l'eau potable, les bassins versants et l'environnement seront protégés, et comment ils le seront.
- Ils veulent pouvoir faire confiance aux procédures qui protègent les expéditions contre

les menaces telles que le terrorisme ou le vol.

- Ils veulent aussi avoir l'assurance que des plans d'intervention sont en place en cas d'urgence le long des routes de transport. Ils veulent savoir comment la SGDN équiperait et soutiendrait les intervenants de première ligne et d'autres membres du personnel d'intervention d'urgence.
- Ils veulent être assurés que les coûts associés au transport du combustible nucléaire irradié seront entièrement couverts, et qu'il n'incombera pas aux contribuables et aux générations futures de les assumer.
- Les plans de transport doivent être indépendants des politiques et des changements gouvernementaux. La population veut s'assurer que les fonctions, les responsabilités et les autorités juridictionnelles sont clairement articulées et comprises.
- L'éducation, la communication et l'engagement sont considérés comme des éléments essentiels pour surmonter la tendance naturelle des gens à laisser place au syndrome du « pas dans ma cour », de même que leurs craintes et leurs idées fausses au sujet de l'énergie nucléaire. Il ne faut pas que ces craintes et ces préoccupations nuisent à la mise en œuvre du projet ni à l'intérêt du plus grand nombre.

Cette année, le dialogue sur le transport a permis de souligner l'importance d'établir la planification future du transport sur les principes, les valeurs et les objectifs des citoyens à l'égard de cette activité. Un portrait de ces attentes commence à émerger. L'apprentissage et le dialogue entre la SGDN et les collectivités se poursuivent à mesure que nous progressons vers la mise en œuvre du plan canadien.

La discussion qui suit est divisée en plusieurs sections :

La **première section** décrit les principaux thèmes liés au transport qui ressortent des conversations avec les collectivités, les personnes

et les groupes intéressés à ce jour;

La **deuxième section** présente l'apprentissage tiré des discussions sur cinq questions clés figurant dans le document de discussion de la SGDN;

La **troisième section** est une discussion et une réflexion sur un terrain d'entente né du dialogue jusqu'à présent et qui définit le chemin vers la mise en œuvre d'un plan de transport socialement acceptable;

La **quatrième section** décrit les efforts continus pour faire avancer la conversation et l'apprentissage et pour préparer le programme de transport de la GAP.

# » PRINCIPAUX THÈMES LIÉS AU TRANSPORT

Le dialogue sur le transport s'est poursuivi au cours de la dernière année en mettant toujours l'accent sur plusieurs thèmes principaux. Les conversations directes, les questions, les commentaires et les autres échanges ont traduit l'intérêt d'en savoir davantage sur le projet en général, mais plus particulièrement sur les aspects liés à la santé et à la sécurité, et sur le transport des matières radioactives, notamment en ce qui concerne les routes, la sécurité et la logistique, ainsi que la préparation aux urgences.

À mesure que les conversations se poursuivent et que de plus en plus de collectivités, de personnes et de groupes y participent, un consensus semble se dessiner sur les thèmes et les questions qui doivent orienter la planification du transport et dont il faut tenir compte. Les grands thèmes abordés cette année demeurent conformes à ceux qui ont été résumés et traités dans les rapports précédents, et c'est pourquoi nous présentons les principaux thèmes liés au transport sous forme de liste évolutive des questions et des domaines de préoccupation soulevés, laquelle sera mise à jour tous les ans

## Questions et domaines d'intérêt sur la planification du transport de la GAP (2014–2017)

» Thème 1 : La santé et la sécurité

» Thème 2 : Le transport, élément du plan canadien

» Thème 3 : Le transport et son rôle dans la sélection d'un site

## Thème 1 : La santé et la sécurité

### Les plans visant à garantir la sûreté des gens et de l'environnement pendant le transport

Les gens manifestent un vif intérêt pour les plans de la SGDN pour assurer la sûreté des gens et de l'environnement pendant le transport et pour la façon dont l'intégrité des conteneurs de combustible irradié sera garantie. En général, ils veulent en savoir davantage et comprendre la radiation, ainsi que ses effets sur la santé. Une fois la nature du risque établie, les gens souhaitent savoir comment la sûreté des collectivités, des sols et de l'eau le long des routes de transport, de même que celle du personnel, y compris des camionneurs et du personnel de chargement et de déchargement, sera assurée lors du transport du combustible nucléaire irradié. Ils veulent aussi avoir des renseignements sur les antécédents en matière de sûreté.

1. Qu'est-ce que la radioactivité? D'où provient-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 y a-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 pour la santé?
6. De quelle façon l'exposition aux rayonnements des camionneurs et du personnel de chargement et de déchargement sera-t-elle contrôlée? Recevront-ils des doses élevées?
7. Comment les collectivités situées le long des routes de transport seront-elles touchées? Les personnes résidant le long des routes de transport seront-elles exposées à des rayonnements et leur santé en souffrira-t-elle?
8. Dans l'éventualité improbable d'une défaillance d'une des barrières, quelles quantités de rayonnements pourraient s'échapper? Seraient-ils nocifs pour ma famille, mes enfants, mon fœtus?
9. Où vont les rayonnements lorsqu'ils s'échappent dans l'environnement? S'accumulent-ils sur les surfaces? Si c'est le cas, dois-je m'en préoccuper? Les rayonnements sont-ils bioaccumulables?
10. Quels sont les antécédents en matière de transport sûr au Canada et ailleurs dans le monde?

### **Le colis de transport du combustible irradié (CTCI)**

Un grand nombre de questions ont trait à la conception du CTCI, comme le choix de la forme du conteneur et du matériau de fabrication, le but du limiteur d'impact et l'intégrité du conteneur en cas d'accident, notamment en cas d'inondation, d'incendie ou d'une attaque terroriste.

1. En quoi la conception du colis de transport du combustible irradié (CTCI) offre-t-elle un blindage contre les rayonnements? Pourquoi le blindage du colis de transport et celui du conteneur proposé pour le dépôt géologique en profondeur diffèrent-ils?
2. Combien pèse chacun des colis et pourront-ils être transportés par voie terrestre?
3. À quelles normes le colis répond-il? Tous les colis proposés par la GAP doivent-ils se conformer aux mêmes normes de sûreté?
4. Le conteneur est-il certifié pour le transport de déchets nucléaires? Avez-vous testé les conteneurs de transport avec du combustible nucléaire à l'intérieur?
5. Les essais d'homologation applicables au colis reflètent-ils les situations réelles de manière appropriée? Les conteneurs sont-ils suffisamment robustes pour supporter les incendies dans un endroit clos (p. ex. dans un tunnel)?
6. Quels essais indépendants le colis a-t-il subis? La résistance du colis à des attaques menées à l'aide d'armes de type militaire a-t-elle été mise à l'épreuve?
7. Pour quelles raisons le séquoia est-il utilisé comme limiteur d'impact?
8. Pourquoi le colis est-il carré? Est-ce la forme la plus résistante?
9. Des joints métalliques entre le couvercle et le corps du colis seraient-ils plus résistants que des joints de caoutchouc?
10. Comment les déchets seront-ils placés dans le colis? Seront-ils préalablement enrobés?
11. Le colis de transport du combustible irradié sera-t-il stocké dans le dépôt / dans le dépôt souterrain ?
12. La conception actuelle du colis de transport sera-t-elle toujours pertinente dans 30 ans? Ou pourrions-nous avoir affaire à un autre modèle?
13. Combien de fois les déchets devront-ils être emballés, déballés, puis remballés entre les centrales nucléaires

## Thème 1 : La santé et la sécurité

et le site du dépôt? Les conteneurs d'entreposage à sec pourront-ils être transportés ou le seront-ils?

14. À quelle fréquence un colis sera-t-il réutilisé?
15. Combien de colis seront requis?

### Les plans d'intervention et les scénarios en cas d'urgence

Un grand nombre de personnes veulent savoir comment la SGDN planifiera les urgences le long des itinéraires de transport, surtout en ce qui concerne les communications avec les autorités locales et le personnel d'intervention en cas d'urgence. Les risques liés au rayonnement subi par les premiers intervenants en cas de défaillance d'un CTCI sont une préoccupation majeure et les gens posent souvent des questions afin de mieux comprendre en quoi consiste le risque et comment il peut être géré de manière pratique dans le cadre de divers scénarios hypothétiques.

1. Pour quels types de scénarios d'accident la SGDN se prépare-t-elle à intervenir et comment envisage-t-elle de le faire?
2. 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?
3. À quelle distance exactement les intervenants d'urgence devront-ils se tenir d'un CTCI pour se prémunir contre les rayonnements?
4. La sûreté est-elle diminuée par les conditions météorologiques et routières extrêmes du Nord, par exemple les tempêtes de neige, les fermetures de routes l'hiver, qui durent souvent plusieurs jours, et les phénomènes météorologiques soudains?
5. Quel type de plan d'urgence sera mis en place en cas de fermeture de routes?
6. Si un accident occasionnait le bris d'un câble électrique à haute tension et si celui-ci tombait sur le CTCI, occasionnant un court-circuit à la masse à travers le conteneur, l'arc électrique pourrait-il entraîner la rupture du CTCI?
7. Comment ferez-vous pour établir une « culture de la sûreté » à la SGDN?
8. Où le centre de répartition serait-il situé? Quand la planification des protocoles de répartition commencera-t-elle?
9. 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?

10. Le combustible nucléaire irradié peut-il se déverser du colis de transport et, si c'est le cas, en quoi consisteraient les opérations d'assainissement?
11. Comment un accident ferroviaire en lieu éloigné [c'est-à-dire loin des chemins d'accès] serait-il géré, y compris la récupération des déchets?
12. Comment la SGDN soutiendrait-elle la collectivité dans sa planification des interventions en cas d'urgence?
13. Comment les premiers intervenants seront-ils formés et les divers organismes responsables coordonnés en cas d'urgence?
14. Le combustible nucléaire irradié sera-t-il transporté avec d'autres types de matières dangereuses, comme du pétrole, des produits chimiques, etc.?

### La sûreté sur la route

En 2017, la sûreté et la façon dont les des cargaisons seront protégées contre les menaces malveillantes (p. ex. le terrorisme ou le vol) sont devenues un domaine d'intérêt distinct des préoccupations entourant les accidents. Les gens désirent plus d'information sur les mesures de sécurité potentielles, bien qu'ils conviennent qu'il faille dissimuler les avis préalables et les détails des mesures de sûreté afin d'éviter qu'ils ne tombent entre les mains de personnes malveillantes.

1. Quels types de menaces doit-on envisager et se préparer à contrer?
2. Comment la SGDN prévoit-elle assurer le suivi des véhicules en mouvement, des conditions environnementales et routières, ainsi que des conducteurs des trains et des camions?
3. Une équipe de « réaction rapide » voyagera-t-elle avec les cargaisons, ou sera-t-elle déployée le long de l'itinéraire?
4. Un convoi de camions sera-t-il accompagné par une escorte, comme c'est le cas pour les convois exceptionnels?
5. Comment le transport par un autre organisme d'uranium hautement enrichi (UHE) diffère-t-il du transport du combustible irradié assuré par la SGDN?
6. Le CTCI peut-il tolérer une chaleur extrême pendant un court laps de temps, soit des températures deux ou trois fois plus élevées que celles utilisées dans la vidéo sur

## Thème 1 : La santé et la sécurité

le transport, comme celles qui pourraient être atteintes dans le cas d'un accident impliquant du gaz naturel comprimé?

7. Des agents de sécurité accompagneront-ils les convois de transport?

### La protection de l'eau le long des itinéraires de transport

Préserver la qualité de l'eau et protéger les étendues d'eau et les terres qui ont une importance sur le plan économique sont des exigences de premier plan pour plusieurs personnes. Pour les uns, cette préoccupation concerne principalement les zones entourant le dépôt, alors que d'autres s'intéressent surtout aux milieux situés le long des itinéraires de transport. Les gens désirent comprendre dans quelle mesure le projet de la GAP risque de mettre en péril les sources d'eau locales, surtout dans le cas d'un accident lors du transport. Ils veulent également connaître les détails de l'intervention de la SGDN ayant pour but de maintenir la sécurité de l'eau, particulièrement en ce qui concerne les Grands Lacs et les sources d'eau potable locales.

1. Si un CTCl venait à être profondément submergé 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 le CTCl? Quels équipements seraient utilisés? Ces équipements sont-ils disponibles dans ma région et des gens sont-ils formés pour les utiliser? Comment ces équipements seraient-ils envoyés?
3. Comment s'y prendrait-on pour effectuer un nettoyage, le cas échéant? Qui serait appelé pour effectuer ce nettoyage?

### Comprendre la logistique : moyens et itinéraires de transport

Les gens veulent savoir de quelle manière le combustible irradié serait déplacé depuis son emplacement actuel vers un dépôt, et le type de logistique qui serait utilisé à cette occasion. Les questions comprennent également les itinéraires et les moyens de transport envisagés (p. ex. routiers, ferroviaires ou fluviales), et si la SGDN a déjà choisi des routes et des moyens privilégiés.

1. Quels sont les moyens de transport envisagés? Le transport fluvial est-il envisagé?
2. Combien d'expéditions sont à prévoir par jour, par semaine, par mois? Les expéditions auront-elles seulement lieu de jour? Combien de temps dureront les opérations de transport?

## Thème 1 : La santé et la sécurité

3. Les routes devront-elles être mises à niveau et devra-t-on aménager de nouvelles routes? Des routes à quatre ou à deux voies seront-elles utilisées?
4. Quelle incidence le programme de transport du combustible irradié aura-t-il sur l'infrastructure existante?
5. Quelles autres mises à niveau seront nécessaires pour l'infrastructure (p. ex. les systèmes de communication en zones éloignées)?
6. Comment les connaissances traditionnelles et environnementales relatives à la région seront-elles utilisées pour éclairer la planification des modes de transport, notamment les connaissances se rapportant à la topographie et aux réserves d'espèces sauvages qui pourraient influencer l'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires?
7. Les routes deviennent très risquées l'hiver. Le transport par camion constitue-t-il une solution sensée?
8. Le système ferroviaire actuel peut-il satisfaire aux exigences de la SGDN en matière de transport?
9. La SGDN utilisera-t-elle son propre parc de camions et ses propres conducteurs, ou fera-t-elle affaire avec des sous-traitants?
10. Les colis sont-ils intermodaux (c'est-à-dire, peuvent-ils être transférés d'un mode ferroviaire à un mode routier et vice-versa)?
11. La SGDN a-t-elle établi un itinéraire de transport privilégié? Établira-t-on des itinéraires de rechange?
12. 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 prévoit-on expédier?
13. Le convoi transportant des CTCL devra-t-il s'arrêter aux postes de pesée?
14. La SGDN reconstruira-t-elle des routes ou des lignes ferroviaires?
15. Des routes seront-elles aménagées pour éviter les zones habitées?

## Thème 2 : Le transport, élément du plan canadien

### Améliorer la compréhension de la GAP et du combustible nucléaire irradié

Améliorer la compréhension des autres aspects du projet et les connaissances à ce sujet 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 actuellement gérés, de manière provisoire et sûre, sur les sites des centrales nucléaires canadiennes.

1. Le combustible nucléaire irradié se présente-t-il sous forme liquide, gazeuse ou solide?
2. La grappe est-elle toujours 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 les barrières, et comment la SGDN assurera-t-elle la sûreté des travailleurs sur les sites et des collectivités le long des itinéraires de 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 finalement transportées?
7. Les grappes peuvent-elles spontanément « s'activer », c'est-à-dire déclencher une réaction nucléaire?

### Les coûts à couvrir

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

1. Qui paiera pour le transport des déchets?
2. Qui paiera pour les mises à niveau et l'entretien de l'infrastructure? Les contribuables ou la SGDN?
3. Combien coûteront les véhicules et les colis de transport du combustible irradié qui seront utilisés pour acheminer les grappes de combustible vers le dépôt géologique en profondeur?
4. Les coûts constitueront-ils un facteur important lorsque viendra le temps de choisir un site de prédilection?

## Thème 2 : Le transport, élément du plan canadien

5. Comment le financement sera-t-il assuré à très long terme?
6. Le coût de l'usure à long terme de l'infrastructure sera-t-il envisagé pour établir le meilleur mode et le meilleur itinéraire de transport?
7. Les coûts prévus du transport tiennent-ils compte des différences entre les moyens de transport public (p. ex. le transport routier) et privé (p. ex. le transport ferroviaire)?
8. Quelles sont les incidences pour les contribuables ou les consommateurs d'électricité, maintenant et à l'avenir?
9. Qui sera responsable des coûts engagés par les collectivités liés aux interventions et à la formation du personnel d'intervention en cas d'urgence?

### La supervision

Les gens s'intéressent vivement aux mesures de contrôle en place pour garantir la sûreté du transport et la sécurité financière, et le respect de toutes les lois et de tous les règlements applicables.

1. Qui surveillera le transport du combustible nucléaire irradié?
2. Quels règlements s'appliquent?
3. Comment la SGDN respectera-t-elle la compétence des Autochtones en matière de transport?
4. Comment la SGDN tiendra-t-elle compte de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones lors du stockage de matières dangereuses en territoire autochtone?
5. Quel est le rôle des gouvernements fédéral et provinciaux? Qui sont les décideurs finaux?

## Thème 3 : Le transport et son rôle dans la sélection d'un site

### **Le transport, facteur de sélection d'un site**

Les gens se questionnent sur les solutions en matière de transport qui influenceront sur les décisions quant au site de prédilection.

1. Quels facteurs sont pris en compte dans le choix des itinéraires de transport? Les conditions météorologiques sont-elles prises en compte? Les autoroutes à une voie peuvent-elles être utilisées? Qu'en est-il des ponts?
2. Est-il plus sûr de transporter le combustible nucléaire irradié sur de courtes distances que sur de plus longues distances?
3. Puisque les risques liés au 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 influera-t-elle sur le choix du site de prédilection?
4. De quelle façon le transport sera-t-il traité dans le cadre des études régionales?

### **Inviter d'autres personnes à prendre part à la conversation sur le transport**

Les gens veulent comprendre comment les décisions en matière de transport seront prises, qui y participera et comment.

1. Quand et de quelle façon les collectivités le long des itinéraires participeront-elles et comment ce processus sera-t-il géré?
2. À quel moment l'itinéraire de transport de prédilection sera-t-il choisi? À quel moment les collectivités le long des itinéraires seront-elles identifiées?
3. Les premiers intervenants locaux participeront-ils au processus et auront-ils l'occasion de mieux comprendre le projet?
4. Comment vous y prendrez-vous pour inclure les collectivités autochtones situées le long d'itinéraires potentiels dans la planification du transport?
5. Établira-t-on un comité général sur le transport du combustible irradié, qui engloberait toutes les collectivités situées le long des itinéraires de transport envisagés et qui serait chargé de leur communiquer les informations pertinentes sur les risques et les mesures d'urgence?

6. Quels avantages et quelles 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 devraient-elles consentir à l'itinéraire envisagé?
7. Comment la mobilisation et le soutien du public seront-ils maintenus à long terme?
8. Les collectivités situées le long d'itinéraires potentiels auront-elles un droit de veto?
9. Les collectivités auront-elles leur mot à dire sur les modes de transport?

# » CINQ QUESTIONS DEVANT FAIRE L'OBJET D'UNE DISCUSSION

À la suite de l'intérêt qu'ont manifesté les collectivités pour le processus de sélection d'un site, la SGDN a publié, à la fin de 2016, un document de discussion pour contribuer au dialogue continu sur le transport. Ce document a été conçu pour encourager le dialogue sur cinq questions clés et pour examiner les points d'intérêt soulevés par les collectivités.

Ce document de discussion a été le point de mire des conversations des comités de liaison communautaires, des groupes de travail des collectivités, des organismes autochtones et municipaux, ainsi que des personnes et des groupes intéressés. Ce dialogue se poursuit à mesure que les activités de mobilisation s'élargissent et s'approfondissent. Les commentaires sur ce dialogue seront résumés dans un rapport à venir et ils serviront à élaborer un cadre de travail préliminaire pour la planification des discussions futures.

## Cinq questions devant faire l'objet d'une discussion

Afin de démarrer la conversation, nous vous suggérons de commencer avec les cinq questions suivantes. Nous pourrions ajouter à ces questions, chemin faisant, lors de nos réflexions et de nos discussions ensemble.

1. Quels sont facteurs ou quelles exigences de base devant constituer le fondement du plan de transport de la GAP?
2. Quels sont les objectifs, les principes et les questions clés devant orienter le développement d'un plan de transport de la GAP?
3. Comment pouvons-nous nous assurer que la conception et la mise en œuvre du plan de transport de la GAP soient suffisamment inclusives pour permettre la prise des bonnes décisions?

4. De quelle information fournie par des experts techniques avons-nous besoin pour élaborer un plan et pour soutenir la prise de décisions?
5. Quels facteurs devrions-nous envisager lors de décisions futures sur les modes et les itinéraires de transport?

Pour consulter le document de discussion, rendez-vous à l'adresse : [www.nwmo.ca/~media/Site/Files/PDFs/2016/08/25/11/44/TransportationDiscussion\\_EN.ashx?la=fr](http://www.nwmo.ca/~media/Site/Files/PDFs/2016/08/25/11/44/TransportationDiscussion_EN.ashx?la=fr).

En complément de ce dialogue continu, la SGDN a retenu les services de la société Hill+Knowlton pour diriger une série de groupes de discussion et d'ateliers et un dialogue public. Ce travail était axé sur un échantillon de citoyens de l'Ontario, du Québec et du Nouveau-Brunswick, qui ont discuté des cinq questions figurant dans le document de discussion. On peut trouver les rapports complets de ce travail sur le site Web de la SGDN à l'adresse : [www.nwmo.ca/fr/transportationplanning](http://www.nwmo.ca/fr/transportationplanning).

Voici certains des points saillants de ce travail.

## Points saillants du projet de recherche et de dialogue sur les attitudes du public

- Exigences de base du plan de transport de la GAP

Lors des discussions sur les points à aborder dans le futur plan de transport de la GAP, la sûreté est ressortie en tant qu'élément essentiel et sur lequel devrait reposer tous les autres. La sécurité – largement associée à des actions délibérées

comme du terrorisme ou du sabotage – était également importante. Les communications efficaces, y compris l'engagement ciblé des collectivités et des Autochtones, ainsi que les campagnes d'éducation du public, ont également été une priorité absolue des participants. De plus, un tel plan devrait refléter l'expérience canadienne et internationale en matière de gestion des déchets nucléaires; mettre l'accent sur la protection environnementale; décrire la surveillance et la responsabilisation; et définir clairement les rôles et les responsabilités, y compris les interventions en cas d'urgence et la surveillance réglementaire.

C'est presque à l'unanimité qu'il a été jugé que le projet devrait être géré de manière rentable, mais pas au détriment de la sûreté et de la sécurité et que le plan ne devrait pas constituer une dette financière pour les générations futures de contribuables.

- Principes et objectifs

Après s'être penchés sur les principes et sur les objectifs établis dans le document de discussion, les participants ont réagi positivement à la liste des possibilités et ils ont recommandé que de futures discussions incluent les éléments suivants : des dispositions pour la surveillance et la mesure des objectifs du plan favorables au dépassement plutôt qu'à l'atteinte des exigences réglementaires; l'intégration de la protection environnementale en tant que principe autonome; l'intégration de la sécurité en tant que principe autonome (plutôt que comme sous-ensemble de la sûreté) et les défis liés à la détermination de qui devrait participer au processus de planification et comment.

Les participants ont longuement discuté du principe de l'inclusivité, suggérant que la SGDN articule clairement comment les décisions ayant trait à la planification du transport seront prises et par qui. Les participants ont demandé que la SGDN reconnaisse de manière plus explicite le rôle des municipalités, des collectivités autochtones et du gouvernement fédéral dans le cadre de planification. Finalement, les participants ont souligné la nécessité de disposer d'un plan souple pour accommoder les changements, les « nouvelles technologies, les réglementations et les attentes sociales ».

- S'assurer que l'élaboration du plan soit suffisamment inclusive pour favoriser la prise de bonnes décisions

Les participants ont convenu qu'il était complexe de déterminer qui doit participer à l'élaboration du plan de transport pour assurer la prise de bonnes décisions. La plupart d'entre eux ont indiqué que tout le monde devrait être impliqué et certains estimaient même que les collectivités le long des itinéraires éventuels devraient avoir la possibilité de « consentir » au plan. Cependant, à mesure que les discussions avançaient, la majorité des participants ont conclu que cette approche était irréalisable étant donné la nature et la portée du projet. Ils ont convenu qu'il fallait faire preuve de pragmatisme et contrebalancer les intérêts et les droits des collectivités par l'intérêt supérieur du public.

Il a aussi été question de la façon dont le plan de transport devrait traiter des droits, des traités et des revendications territoriales non résolues des Autochtones. Les participants ont indiqué que la prise de décisions devait tenir compte du devoir du gouvernement canadien de consulter les Premières Nations, et que les décideurs locaux (autochtones et non autochtones) ont l'obligation de représenter les besoins et les intérêts de leurs électeurs. Les participants autochtones ont fait valoir l'importance de « respecter le lien des Premières Nations avec la terre » en pratiquant le dialogue avec les Autochtones et en faisant appel à savoir autochtone.

- La science à l'appui du plan

Les participants ont soutenu le programme technologique et de recherche que la SGDN s'est engagée à réaliser pour faciliter l'élaboration du plan canadien. Ils ont fait des suggestions quant à la planification: plus exhaustive, « des essais sur les conteneurs (p. ex. en conditions de froid extrême) selon le modèle canadien », l'analyse des capacités juridictionnelles et des cadres réglementaires; l'analyse des effets économiques pour les modes de transport.

- Considérations pour la sélection des modes et des itinéraires

Dans les discussions au sujet des critères de sélection des modes et des itinéraires de transport, les participants ont déclaré s'attendre à ce que nous analysions à fond les avantages et les inconvénients des divers modes et itinéraires et que nous prenions les meilleures décisions possibles en nous fondant sur la science, sur des considérations de sûreté et de sécurité, sur la capacité appropriée des infrastructures et sur la proximité des zones densément peuplées.

En ce qui concerne les modes de transport, les critères comprenaient l'évaluation des impacts environnementaux éventuels; l'analyse des mérites et des risques liés à des cargaisons plus importantes avec moins de chargements ou vice-versa; la fréquence et la nature des étapes de manutention et de transfert du matériel; et l'adaptabilité aux innovations futures en matière de transport. En ce qui concerne les routes, les critères comprenaient la proximité des secteurs environnementaux sensibles, le potentiel d'embouteillages et les impacts pour les navetteurs, de même que les compromis à faire entre de longs itinéraires dans des zones moins densément peuplées et de plus courts trajets en zones plus densément peuplées. Dans les deux cas, les participants ont recommandé que l'évaluation de l'acceptabilité politique et sociale fasse partie des critères de sélection.

- Dans la bonne direction?

Les participants ont fait savoir que les thèmes soulevés dans le document de discussion ont été un point de départ utile pour la conversation, et que la SGDN se dirigeait de manière générale dans la bonne direction. Les participants ont remarqué à quel point les facteurs que la SGDN prenait en considération reflétaient leurs propres suggestions spontanées.

Enfin, les participants ont déclaré que, bien que la SGDN « ait réussi à mobiliser les collectivités », d'autres efforts sont requis « dans l'immédiat et sans tarder » pour rehausser l'image de la SGDN, pour dissiper les craintes et pour réfuter les fausses idées concernant le combustible nucléaire irradié et obtenir l'acceptation suffisante de la part du grand public, ce qui permettrait de passer de l'étape de la planification à celle de la mise en œuvre.

# » RÉFLEXION SUR LE SAVOIR ACQUIS À CE JOUR

Au fil de milliers de conversations au cours de la dernière année et des années précédentes, un consensus semble se dégager quant à un ensemble de thèmes et d'enjeux à l'échelle des différents groupes, collectivités, intervenants et régions.

Selon ce que nous avons entendu, nous pouvons prendre en considération un certain nombre de « points de contact » thématiques émergents relativement à l'engagement pour l'avenir. Le fait de comprendre et d'aborder ces thèmes et ces préoccupations permettra de commencer à établir une voie vers la planification et la mise en œuvre collaboratives d'un plan de transport sûr et socialement acceptable.

Les mesures de sûreté – tant pour la protection des gens que de l'environnement – continuent d'être la principale préoccupation émanant des conversations antérieures. Pour les personnes qui connaissent le processus, la question de la sûreté est bien comprise et considérée comme la pierre angulaire de tous les aspects du processus de la GAP. Cela dit, en ce qui concerne le transport, nous constatons que la population fait de plus en plus la distinction entre les mesures de sûreté visant à protéger la santé des gens, à assurer la sécurité des expéditions, à intervenir en cas d'urgence et à protéger les cours d'eau et l'environnement.

En général, les personnes qui ne connaissent pas le processus désirent en apprendre davantage sur la sûreté liée au transport du combustible nucléaire irradié depuis des sites de stockage provisoire jusqu'à un dépôt. Leurs interrogations sont très diverses : quel est le niveau de radiation associé au combustible nucléaire irradié; où le combustible irradié est-il actuellement entreposé; le conteneur du combustible irradié; quelles sont les mesures de protection pour les résidents des secteurs le long de l'itinéraire, pour les camionneurs ou le personnel ferroviaire, pour les travailleurs responsables du chargement et du déchargement des colis de transport du combustible irradié, ainsi que pour les intervenants en cas d'urgence;

et quelles sont les mesures de protection du territoire, des cours d'eau et de la faune le long de l'itinéraire? D'autres personnes qui connaissent le processus posent des questions plus spécifiques et pragmatiques telles que : « À quoi les protocoles de planification et de formation des interventions en cas d'urgence ressembleraient-ils dans ma collectivité? »; « Quelle attention sera accordée aux conditions météorologiques lors du choix du mode de transport ou de l'itinéraire? »; « En cas de submersion profonde d'un CTCL lors d'un accident pendant le transport, à quoi ressemblerait le plan d'intervention en zone éloignée? »

La population s'intéresse aux aspects pratiques du transport sécuritaire du combustible irradié. Elle veut comprendre les procédures qui protégeront les cargaisons contre les menaces comme le terrorisme ou le vol. Les gens reconnaissent le caractère délicat de diffuser à l'avance des renseignements plus précis sur la date et l'itinéraire d'une expédition. Ils ont ainsi souligné les « tensions entre le désir du grand public d'être informé des expéditions de combustible irradié et le besoin de garder les préavis et les dispositions relatives à l'expédition hors de portée des personnes malveillantes ». Cela dit, ils ont même noté la distinction entre les plans de communication destinés aux autorités et ceux destinés aux fournisseurs de services d'urgence.

Les gens veulent connaître les plans d'intervention en cas d'urgence le long des itinéraires de transport. Des personnes nous ont dit qu'il était important pour nous d'expliquer comment nous équiperions et soutiendrions les premiers intervenants municipaux et les autres membres des services d'urgence, y compris nos plans pour une formation de pointe et pour le renforcement des capacités. Les gens veulent l'assurance que les coûts supplémentaires liés aux mesures de protection civile en cours de transport ne soient pas assumés par les municipalités ni par les collectivités et que des plans soient mis en place pour impliquer les fournisseurs de services d'urgence,

les instances décisionnelles et les autres experts pertinents.

La protection de l'environnement, et plus particulièrement de l'eau, est une préoccupation importante d'un grand nombre de personnes qui ont pris part aux conversations sur le transport. Les gens veulent l'assurance que l'eau potable, les bassins versants et les autres aspects de l'environnement le long des itinéraires ne seront pas menacés. Les citoyens exigent l'établissement de plans visant à prévenir les dommages à l'environnement, ainsi que de plans en vue d'atténuer et de réparer tout dommage environnemental dans le cas improbable où du matériel radioactif serait relâché. Les gens nous ont également dit que notre travail devrait refléter les connaissances les plus à jour en matière de sécurité et les pratiques exemplaires reconnues dans le monde entier pour ce qui est de la conception d'un mode de transport sûr et sécurisé.

Nous avons entendu que les gens veulent en savoir plus sur les coûts liés au transport du combustible nucléaire irradié jusqu'à sa destination prévue, y compris, « qui paie? », « créerons-nous un fardeau pour les futurs contribuables? » et « qu'en est-il des coûts de construction et d'entretien des infrastructures? ». Nous avons entendu que les gens estiment qu'il est important que les plans de transport soient indépendants des politiques et des changements de gouvernement, et que les fonctions, les responsabilités et les autorités juridictionnelles soient clairement articulées et comprises, et qu'elles soient dotées d'une capacité de surveillance réglementaire indépendante. Un sujet de discussion concerne la prise de décisions et, plus particulièrement, la nécessité de comprendre le rôle du plus important palier de gouvernement et son autorité à prendre des décisions au nom des générations actuelles et futures de Canadiens.

Nous avons entendu que les gens estiment que l'éducation, la communication et l'engagement sont essentiels afin de gagner l'acceptation du public pour le transport du combustible nucléaire irradié. Les gens estimaient de plus que tous les Canadiens devraient avoir un certain degré de compréhension

du plan canadien et y être sensibilisés, et que ceux qui sont directement touchés par le transport devraient avoir la possibilité d'en saisir les incidences potentielles pour eux. Nous avons entendu que la participation d'experts tels que des fournisseurs de services d'urgence, des spécialistes du transport, des scientifiques et divers paliers de gouvernement est importante dans le processus d'élaboration du plan. Les gens ont également manifesté leur intérêt à en savoir davantage sur la participation des peuples autochtones aux décisions liées au transport.

On nous a dit que les gens estiment que la réussite future dépend de l'acceptation sociale du transport, et que cela signifie surmonter la tendance naturelle des gens à adopter le syndrome du « pas dans ma cour ». Y contribuent également les craintes du public et les fausses idées au sujet de l'énergie nucléaire, ainsi que la plus part des Canadiens ont entendu parler un peu ou pas du tout de la SGDN ou de son mandat. En ce qui concerne l'engagement futur à l'égard de la planification du transport, il semble que l'exposition à des informations factuelles, combinée à la possibilité de poser des questions et de discuter des enjeux avec d'autres personnes, peuvent faire augmenter considérablement les niveaux de confort et de confiance dans la capacité du Canada à transporter du combustible nucléaire irradié de manière sûre et sécuritaire. Certains nous ont dit qu'un engagement précoce et continu, de même que de l'éducation sur le transport du combustible nucléaire irradié sont essentiels pour renforcer l'acceptation sociale d'un futur plan et que nous devrions envisager des manières de mobiliser le grand public afin de mieux l'informer sur le plan du Canada pour trouver une solution permanente à la gestion du combustible nucléaire irradié.

Ces « points de contact » thématiques et d'autres constituent autant de terrains d'entente résultant de nos conversations. Il s'agit du début d'une feuille de route vers la planification et la mise en œuvre collaboratives d'un plan de transport sûr, sécuritaire et socialement acceptable.

# » FAVORISER LA CONVERSATION ET L'ÉCHANGE D'INFORMATIONS

La SGDN a continué à encourager le dialogue actif et l'apprentissage en matière de transport tout au long de l'année 2017.

## Engagement continu en matière de sûreté

En 2017, les activités de mobilisation destinées à partager l'information en vue d'accroître la confiance dans la sûreté se sont poursuivies. L'échange d'informations et le dialogue sur la sécurité du transport ont été favorisés grâce à l'exposition sur le transport du combustible irradié, à des expositions permanentes dans les bureaux au sein des collectivités et à une exposition constituée de plusieurs modules utilisée lors des journées portes ouvertes, ainsi qu'aux visites des collectivités par des experts en transport et par d'autres membres du personnel responsable de l'engagement afin de répondre aux questions des visiteurs. Ces outils ont été largement utilisés dans les zones d'implantation et dans les collectivités des Premières Nations et des Métis, ainsi que lors des événements des collectivités organisés par des municipalités et par des associations auxquels la SGDN a participé. De plus, nous avons fait des présentations formelles auprès des comités de liaison communautaires municipaux locaux et du Forum municipal. Les membres du personnel ont participé également à des dizaines d'activités des collectivités ainsi qu'à des rassemblements de partage et d'apprentissage avec les collectivités des Premières Nations. La liste complète des activités d'engagement en matière de transport est fournie à l'annexe A.

En 2017, l'exposition mobile du colis de transport du combustible irradié (CTCI) et les spécialistes en transport de la SGDN ont participé à 15 activités des collectivités des Premières Nations et des Métis et des municipalités. Cinq de ces activités étaient des événements inauguraux qui ont fourni des possibilités, par ailleurs bien accueillies, d'accroître les connaissances en

matière de sécurité des transports au-delà des collectivités participant au processus de sélection d'un site. La présentation de l'exposition du CTCI offre la possibilité aux visiteurs de voir et de toucher un colis de transport homologué par la CCSN, d'entendre parler les experts en transport de la SGDN et de leur poser des questions, et de visionner des vidéos montrant la mise à l'essai des colis de transport du combustible irradié pour vérifier leur résistance dans divers scénarios d'accident. En 2017, nous avons organisé neuf visites des installations de démonstration et d'essai de la SGDN à Oakville, qui hébergent l'exposition mobile du CTCI lorsqu'elle n'est pas en tournée.

Afin de favoriser le dialogue avec des représentants municipaux au-delà des régions participant au processus de sélection d'un site, des modèles 3D du CTCI et du conteneur du combustible irradié ont été présentés à l'occasion de diverses conférences des associations municipales tout au long de l'année. La liste complète des conférences des associations municipales et des salons professionnels auxquels la SGDN a participé en 2017 figure à l'annexe A.

Nous avons fourni des exposés techniques, répondu à des questions et discuté de planification du transport avec des dirigeants des collectivités, avec des membres du Forum municipal, ainsi qu'avec des particuliers et des groupes intéressés. Nous avons également rencontré des auditoires spécialisés, comme des premiers intervenants et des superviseurs routiers, ainsi que des comités intergouvernementaux. La question de la sécurité du transport continue de faire partie de nos expositions permanentes dans les bureaux au sein des collectivités, lors des journées portes ouvertes et des événements communautaires auxquels la SGDN participe; et les conversations vont bon train dans ces lieux. En 2017, nous avons ajouté à notre gamme d'outils d'engagement un présentoir mobil sur le thème du transport afin de souligner les thèmes relatifs au transport lorsqu'ils sont combinés à notre kiosque interactif existant. Le kiosque et le présentoir mobil ont été utilisés lors de diverses

activités au sein des collectivités, surtout lors des salons professionnels et des conférences tenus par un grand nombre d'associations municipales avec lesquelles nous organisons régulièrement des activités. Cela nous permet d'orienter la discussion sur le thème du transport dans le contexte du mandat plus large de la SGDN qui est de situer et de construire un dépôt géologique en profondeur sûr et sécuritaire dans une collectivité hôte consentante et informée.

La combinaison d'expositions et de kiosques multimédias et du présentoir sur le thème du transport ont contribué à stimuler les conversations avec les représentants élus des provinces qui participent au cycle du combustible nucléaire, soit l'Ontario, le Québec, le Nouveau-Brunswick et la Saskatchewan. Ces éléments ont également été utilisés de concert avec l'exposition mobile du CTCL afin d'aider à favoriser les discussions avec le personnel municipal des routes de comté, ainsi qu'avec les premiers intervenants et le personnel responsable de la gestion des situations d'urgence qui ont assisté aux conférences sur le thème du transport organisés par des groupes comme la Ontario Good Roads Association et l'Association of Ontario Road Supervisors. Tant le kiosque interactif que l'exposition mobile du CTCL présentent des vidéos, des fiches descriptives, des documents d'information et d'autres documents qui ont été largement utilisés pour mettre la planification du transport dans son contexte et pour poursuivre les conversations favorisées par le document de discussion.

En général, les conversations sur la sécurité du transport et l'apprentissage en la matière s'élargissent alors que l'ensemble du programme de l'engagement s'étoffe pour inclure les collectivités avoisinantes des régions participant au processus de sélection d'un site.

## Mise en œuvre de la recherche sur l'opinion publique en matière de planification du transport

En 2017, nous avons mis en œuvre un projet de recherche sur les attitudes du public qui a mobilisé un groupe représentatif de citoyens dans des discussions sur les cinq questions clés figurant dans le document de discussion dans le cadre des activités suivantes :

- 20 séances de deux heures réunissant des groupes de discussion en Ontario, au Québec et au Nouveau-Brunswick;
- Deux ateliers avec des représentants des collectivités autochtones et des municipalités participant au processus de sélection d'un site;
- Un dialogue public ouvert avec 45 personnes tenu à Toronto, en Ontario.

Les points de vue et les commentaires obtenus dans le cadre de ces discussions, ainsi que les conversations continues avec les collectivités participant au processus de sélection d'un site et avec d'autres collectivités y ayant un intérêt, contribueront à orienter l'élaboration d'un cadre préliminaire de planification du transport pour la GAP, qui fera également l'objet d'un engagement futur.

## Accroître la compréhension grâce aux médias et aux publications

Nous continuons d'utiliser une gamme d'outils d'information et d'engagement pour approfondir la conversation. Cela comprend *l'Évaluation de la dose radiologique reçue par des membres du public et des travailleurs lors du transport des CTCL (résumé en français)*. Cette publication a été élaborée au départ en réponse aux questions fréquemment posées sur les effets du rayonnement le long des itinéraires de transport. On y décrit les périodes, les distances et les fréquences de l'exposition comparative du rayonnement entre les travailleurs et les membres du public au passage d'un colis de transport du combustible irradié le long d'un hypothétique itinéraire de transport. Par exemple, les membres de l'équipe de transport ayant reçu la dose la plus élevée ne recevraient qu'environ 15 % de la dose que reçoit le personnel navigant d'un avion à réaction typique.

Nous partageons également le rapport intitulé *Le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié canadien*. Ce rapport traite du concept de transport du combustible nucléaire irradié, des installations de stockage actuelles, de la réglementation canadienne et du programme de surveillance canadien, ainsi que des futures stratégies de gestion des risques le long d'un itinéraire de transport. Et enfin, nous utilisons le rapport intitulé *Questions et réponses : le transport sûr et sécuritaire du combustible nucléaire irradié canadien*, une brève revue du transport

du combustible nucléaire irradié et la réponse à certaines des questions les plus courantes à ce sujet. Les questions ont trait à la sûreté et à la sécurité du public, et aux interventions en cas d'urgence, aux différents modes de transport et au rôle du public dans la planification du transport.

Une série de courts vidéos est également offerte sur le site web de la SGDN, y compris sur l'expérience du transport du combustible nucléaire irradié à l'échelle internationale, sur la réglementation du transport et sur les modes de transport du combustible nucléaire irradié.

Les questions et les commentaires du public ont également été partagés sur les sites = de la SGDN et du Comité de liaison communautaire (CLC), sur d'autres sites web et sur les sites de médias sociaux. Nous surveillons également les conversations sur les médias sociaux, où nous trouvons que le centre d'intérêt est conforme à notre perception des échanges personnels, avec cependant une approche plus globale des événements internationaux. Par exemple, l'expédition d'uranium fortement enrichi à partir de Chalk River, en Ontario, vers le site de Savannah River en Caroline du Sud a suscité beaucoup de réactions en ligne. Les expéditions internationales d'uranium fortement enrichi ont fait l'objet de critiques par certains utilisateurs de réseaux sociaux qui les ont qualifiées d'« inutiles ». Elles sont une source de préoccupations en raison des itinéraires qui sont secrets (« les premiers intervenants ne savent pas à quoi s'attendre en cas d'accidents sur les autoroutes ») et de la proximité d'autres véhicules civils.

La SGDN a publié les réponses aux questions les plus fréquentes en matière de transport sur son site web, qui est conçu pour favoriser la recherche conviviale d'informations spécifiques comme des brochures, des rapports techniques et des réponses aux questions. Un champ de recherche du type Vous nous avez demandé est disponible sur la page d'accueil à [www.nwmo.ca](http://www.nwmo.ca), en plus d'une vingtaine de questions et de réponses liées au transport à des fins de consultation, telles que « *Quel type de mesures de sécurité seront en place?* » et « *Quel type de véhicules seront requis pour le transport du combustible nucléaire irradié?* »

## » LE DIALOGUE SE POURSUIT

Le dialogue sur la sûreté du transport et sur la planification future se poursuit. La SGDN a constaté que le fait de contribuer à la discussion en fournissant des informations exactes et équilibrées était important, vu la méconnaissance et la désinformation qui existent à ce sujet. Elle encourage aussi le public à participer à une conversation et à une réflexion approfondies sur les choix auxquels nous faisons face 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'au fil des conversations, de plus en plus de collectivités, de personnes et de groupes commencent à

s'y joindre et qu'un consensus semble émerger sur les thèmes et sur les questions qui doivent guider la planification du transport et dont il faut tenir compte. Toutefois, la conversation devra se poursuivre pour établir les assises sociales qu'exigera le transport dans le cadre de la GAP.

La SGDN est déterminée à poursuivre ce dialogue. Nous invitons tous les Canadiens intéressés à participer en assistant à des journées portes ouvertes, en passant à un bureau local. En savoir plus, en fournissant des commentaires sur les questions soulevées par le document de discussion sur le transport ou en faisant part de leurs idées sur le site web de la SGDN ([nwmo.ca](http://nwmo.ca)).



La SGDN se sert de documents imprimés, de son site web, de journées portes ouvertes et d'expositions pour encourager la conversation. L'exposition mobile sur le transport (illustrée ici) s'est déplacée en 2017 vers différentes collectivités des Premières Nations, des Métis et de diverses municipalités.

## » Annexe A : Calendrier 2017 de l'engagement dans le transport

Date :	Collectivité atteinte	Événement	Exposition CTCI
Du 29 au 31 janvier	Toutes les régions participant au processus de sélection d'un site	Conférence de l'Association des municipalités rurales de l'Ontario	
Du 3 au 4 février	Ignace et la région	Kenora District Municipal Association	
Du 26 février au 1er mars	Toutes les régions participant au processus de sélection d'un site	Conférence annuelle de l'Ontario Good Roads Association	
1er et 2 mars	Ignace (Ontario)	Journées portes ouvertes de la SGDN	
2 mars	Village de Wabigoon (Ontario)	Mise à jour présentée à la collectivité	
22 mars	Blind River (Ontario)	Réunion du Comité de liaison communautaire (CLC)	
Du 11 au 13 avril	Dryden (Ontario)	– Présentation sur le transport par la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN)	
12 avril	Hornepayne (Ontario)	Northwest Emergency Response Forum	
18 avril	Huron-Kinloss	Réunion du Comité de liaison communautaire (CLC)	☐ ☆
24 et 25 avril	Elliot Lake (Ontario)	Visite de la CLC de Huron-Kinloss de l'Installation d'essai de sûreté de la SGDN	
24 et 25 avril	Spanish (Ontario)	Journées portes ouvertes de la SGDN	
25 avril	Ignace (Ontario)	Journées portes ouvertes de la SGDN	
Du 26 au 28 avril	Toutes les régions participant au processus de sélection d'un site et Thunder Bay (Ontario)	Réunion du Comité de liaison communautaire (CLC)	
27 et 28 avril	Blind River (Ontario)	Conférence annuelle de la Northwestern Ontario Municipal Association	
27 et 28 avril	North Shore (Ontario)	Journées portes ouvertes de la SGDN	
Du 3 au 5 mai	Blue Mountains (Ontario)	Journées portes ouvertes de la SGDN	☐ ☆
7 et 8 mai	Huron Shores et Iron Bridge (Ontario)	Conférence annuelle de l'Ontario Small Urban Municipalities	☐ ☆
10 mai	Ignace, Dryden et Sioux Lookout (Ontario)	Conférence municipale/Municipal Staff Learn More et tournée du CTCI	
10 mai	Première Nation du lac Seul	Visite de l'Ignace et la région de l'Installation d'essai de sûreté de la SGDN	
Du 10 au 12 mai	North Bay (Ontario)	Visite de l'Installation d'essai de sûreté SGDN	☐ ☆
Du 1er au 4 juin	Ottawa (Ontario)	Conférence annuelle de la Fédération des municipalités du Nord de l'Ontario (FMNO)	
7 et 8 juin	Milverton (Ontario)	Conférence annuelle de la Fédération canadienne des municipalités	☐ ☆
Du 7 au 9 juin	Blind River (Ontario)	Annual Public Works Tradeshow de l'Association of Ontario Road Supervisors	☐ ☆

Date	Community reached	Event	UFTP exhibit
15 juin	Première Nation de Sagamok Anishnawbek, Elliot Lake et Blind River	Atelier sur le transport	☆
20 juin	Elliot Lake	Réunion du Comité de liaison communautaire (CLC)	
21 juin	Blind River	Réunion du Comité de liaison communautaire (CLC)	☆
23 juin	Huron-Kinloss et South Bruce (Ontario)	Comité de liaison communautaire (CLC) - Atelier régional sur le transport	☆
27 juin	Ignace (Ontario)	Réunion du Comité de liaison communautaire (CLC)	
11 juillet	Ignace et peuples autochtones de Wabigoon	Visite au Centre En savoir plus d'Ignace, exposition du CTCI et barbecue	
11 et 12 juillet	Hornepayne (Ontario)	Journées portes ouvertes de la SGDN	
12 juillet	Nation ojibwée de Wabigoon Lake	Rassemblement pour l'apprentissage et le partage	
13 et 14 juillet	Manitouwadge (Ontario)	Journée portes ouvertes de la SGDN	□ ☆
14 et 15 juillet	Manitouwadge (Ontario)	Jamboree ATV de Manitouwadge	☆
20 juillet	Toutes les régions participant au processus de sélection d'un site	Visite du Forum municipal de la SGDN de l'Installation d'essai de sûreté de la SGDN	
21 juillet	Ignace (Ontario)	Journée portes ouvertes de la SGDN	☆
22 juillet	Dyment (Ontario)	Journée portes ouvertes de la SGDN	
25 et 26 juillet	Blind River (Ontario)	Journée portes ouvertes de la SGDN	☆
26 et 27 juillet	Elliot Lake (Ontario)	Journée portes ouvertes de la SGDN	☆
10 août	Première Nation de Sagamok Anishnawbek	Visite de l'Installation d'essai de sûreté de la SGDN	☆
10 août	Probus Group de Kinkardine	Visite de l'Installation d'essai de sûreté de la SGDN	□
Du 13 au 16 août	Ottawa (Ontario)	Conférence annuelle de l'Association des municipalités rurales de l'Ontario	☆
Du 19 au 21 août	Toutes les régions participant au processus de sélection d'un site et Kenora (Ontario)	Assemblée générale annuelle de la Métis Nation of Ontario	☆
23 août	Wabigoon (Ontario)	Journée portes ouvertes de la SGDN	□
24 août	Dryden (Ontario)	Foire automnale de Dryden	☆
30 août	Première Nation de Seine River	Événements communautaires relatifs à l'engagement	□
9 septembre	South Bruce (Ontario)	Mildmay Fair	□
11 septembre	Blind River, Elliot Lake, Huron Shores, Spanish et North Shore (Ontario)	Visite de l'Installation d'essai de sûreté de la SGDN	☆
16 septembre	Huron-Kinloss (Ontario)	Lucknow Fair	☆
Du 16 au 23 septembre	Collectivités de la région de Bruce participant au processus de sélection d'un site	International Ploughing Match (Compétition internationale de labour)	
26 septembre	Hornepayne (Ontario)	Réunion du Comité de liaison communautaire (CLC)	

Date	Community reached	Event	UFTP exhibit
26 et 27 septembre	Hornepayne (Ontario)	Exposition du CTCl au sein de la collectivité	☆
27 septembre	Manitouwadge (Ontario)	Réunion du Comité de liaison communautaire (CLC)	
Du 29 septembre au 1er octobre	Fredericton (Nouveau-Brunswick)	Conférence annuelle de l'Union des municipalités du Nouveau-Brunswick	
16 octobre	Hornepayne, Manitouwadge et White River (Ontario)	Visite de l'Installation d'essai de sûreté de la SGDN	☆
18 octobre	Toronto (Ontario)	Réunion du Groupe interjuridictionnel de planification du transport du combustible nucléaire irradié	☆
Du 26 au 28 octobre	Thunder Bay (Ontario)	Assemblée générale annuelle de la Thunder Bay District Municipal League (TBDML)	
2 novembre	Toutes les régions participation au processus de sélection d'un site	Réunion du Forum municipal de la SGDN – Présentation de la recherche portant sur l'attitude du public au sujet du transport	
15 novembre	South Bruce (Ontario)	Visite de l'Installation d'essai de sûreté de la SGDN	
24 novembre	Toutes les régions participant au processus de sélection d'un site et London (Ontario)	Ontario West Municipal Conference	□

**nwmo**

NUCLEAR WASTE  
MANAGEMENT  
ORGANIZATION

SOCIÉTÉ DE GESTION  
DES DÉCHETS  
NUCLÉAIRES