

Bordeaux, le 12 mai 2021

Référence courrier : CODEP-BDX-2021-020836

Monsieur le directeur du CNPE du Blayais

BP 27 – Braud-et-Saint-Louis
33820 SAINT-CIERS-SUR-GIRONDE

Objet :

Inspection des transports internes

CNPE du Blayais

Inspection n° INSSN-BDX-2021-0030 du 13 avril 2021

Références :

- [1] Arrêté du 7 février 2012 fixant les règles générales relatives aux installations nucléaires de base ;
- [2] Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) ;
- [3] Décision n° 2017-DC-0616 de l'ASN du 30/11/2017 relative aux modifications notables des installations nucléaires de base ;
- [4] Guide n° 34 de l'ASN du 27/06/2017 sur la mise en œuvre des exigences réglementaires applicables aux opérations de transport interne ;
- [5] CODEP-DTS-2017-012958 du 29/03/2017 : décision d'autorisation des RGE d'EDF relatives aux transports internes ;
- [6] Annexe des Règles générales d'exploitation « Maîtrise des transports internes de marchandises dangereuses » ref. D4507130011936 ind. 7, relative au palier CPY ;
- [7] Rapport définitif de sûreté, palier 900 MWe - rapport standard - ed. VD2 - Intégration transport interne.

Monsieur le directeur,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) concernant le contrôle des installations nucléaires de base en références, une inspection a eu lieu le 13 avril 2021 au centre nucléaire de production d'électricité (CNPE) du Blayais sur le thème des transports internes.

Je vous communique ci-dessous la synthèse de l'inspection ainsi que les principales demandes et observations qui résultent des constatations faites, à cette occasion, par les inspecteurs.

SYNTHESE DE L'INSPECTION

L'inspection en objet concernait principalement la mise en œuvre de l'article 8.2.2 de l'arrêté INB 0. Au vu de l'ensemble des vérifications qu'ils ont réalisées, les inspecteurs considèrent que l'organisation mise en place par l'exploitant ne permet pas de s'assurer de la conformité des transports internes au référentiel de transport autorisé 0. En effet, bien que l'examen des opérations de transports n'ait pas mis en évidence d'écart important dans les documents opératoires pour le transport interne, l'activité de transports internes fait apparaître des écarts entre les documents opérationnels et les exigences de sûreté décrites dans le rapport de sûreté (RDS) 0. La suffisance des mesures compensatoires au non-respect de l'ADR 0, lorsqu'elles existent, n'est pas suffisamment justifiée. En outre, le processus d'identification et de déclaration des événements n'est pas opérationnel pour les transports internes. Enfin, plusieurs agents impliqués dans les transports n'ont pas reçu la formation nécessaire à leur fonction.

Les inspecteurs ont toutefois noté que le poste de Conseiller à la sécurité des transports (CST) était de nouveau pourvu en interne.

De plus, les inspecteurs ont identifié les pistes d'amélioration et actions de mise en conformité suivantes, qui devront faire l'objet d'un suivi de votre part :

- Clarification du vocabulaire utilisé ;
- Amélioration du suivi des transports internes, par exemple par le moyen d'un bilan annuel.

A. DEMANDES D' ACTIONS CORRECTIVES

Vocabulaire utilisé

Le vocabulaire utilisé dans les transports, technique et très précis, est défini notamment dans l'ADR 0. Toutefois un certain nombre de confusions liées à des défauts de compréhension de termes techniques définis réglementairement ont été relevées par les inspecteurs au cours de l'inspection. Le rapport de sûreté RDS ainsi que les dossiers de conformité des colis utilisent parfois le terme « colis » à la place « d'emballage », et réciproquement. Ainsi, l'activité importante pour la protection AIP 5.1.1 au sens de l'arrêté [1] est libellée « [...] transport d'un emballage de combustible usé » alors qu'il s'agit d'un « colis ».

La fonction d'emballage ou de suremballage de la « *cocotte blindée* » n'est pas précisée dans le dossier de conformité du transport interne de la coque béton dans l'emballage dit « Cocotte blindée ».

En début d'inspection, les inspecteurs ont demandé à l'exploitant de préparer une mise en situation qui consistait en la préparation d'un transport interne d'un gammagraphe de type B. Vous avez commencé à préparer un déplacement à pied, opération autorisée mais non considérée comme un transport interne selon la réglementation 0. Les inspecteurs ont ensuite décidé de mettre un terme au déroulement de l'exercice.

Vous utilisez également le terme de « manutention » pour désigner un transport interne, comme dans la base de données des transports internes du site (Epsilon), ce qui n'est pas approprié.

A.1 : L'ASN vous demande de mettre en cohérence le vocabulaire utilisé dans vos documents opérationnels et de référence avec la terminologie réglementaire, en particulier sur les notions de transport interne, de colis et d'emballage.

Identification des transports internes et des spécificités par rapport à la réglementation du transport sur la voie publique

Le plan des aires de chargement, déchargement et de principe de circulation date de février 2012. Il n'indique pas le bâtiment de contrôle des transports (BCT), où presque tous les colis de marchandises dangereuses à destination ou en provenance de la voie publique sont chargés ou déchargés et contrôlés. Ce plan est pourtant annexé à certains dossiers de conformité, comme ceux du système de transport interne hors gabarit de la machine de serrage et desserrage des goujons « MSDG » ou du dossier de conformité du transport interne de la coque béton dans l'emballage dit « Cocotte blindée ».

A.2 : L'ASN vous demande de tenir à jour le plan de circulation. Vous indiquerez les zones autorisées pour le chargement/déchargement des colis de matières dangereuses, ainsi que les principales contraintes d'itinéraire. Vous mettrez à jour les dossiers de conformité qui l'utilisent.

L'article 8.2.2 de l'arrêté INB 0 prescrit que « *les opérations de transport interne (TI) de marchandises dangereuses doivent respecter soit les exigences réglementaires applicables aux transports de marchandises dangereuses sur la voie publique (TVP), soit les exigences figurant dans les règles générales d'exploitation (RGE) mentionnées au 2° du II de l'article 20 du décret du 2 novembre 2007 susvisé, dans les règles générales de surveillance et d'entretien mentionnées au 10° du II de l'article 37 du même décret ou dans les règles générales de surveillance mentionnées au 10° du II de l'article 43 du même décret.* ».

Ainsi les conditions de réalisation d'une opération de TI doivent être intégrées aux RGE dès lors qu'elles ne sont pas conformes aux dispositions réglementaires des transports sur la voie publique (TVP) qui la concerne, en particulier à l'ADR 0. Il est donc nécessaire de relever l'ensemble des non-conformités aux règles de TVP des transports internes prévus sur le site pour identifier les exigences à intégrer dans les RGE.

Les inspecteurs ont relevé plusieurs non-conformités importantes à la réglementation du transport de matières dangereuses (TMD). Par exemple, l'article 7.5.11 CV 33 (3.3) de l'ADR 0 prescrit que le débit de dose (Ded) ne doit pas dépasser 2 mSv/h au contact du véhicule (10 mSv/h en utilisation exclusive) et 0.1 mSv/h à 2 m du véhicule. Or le paragraphe 14.3.2 des RGE sur la signalisation précise que l'étiquette indique les Ded au contact et à 1 m du colis et le document opératoire « D2000 COS 01004 » ne mentionne qu'une mesure de Ded à 1 m du colis et aucune autour du véhicule. Cet écart à la réglementation relative à la mesure des limites de débit de dose autour du véhicule n'est pas analysé dans le référentiel, malgré l'enjeu radiologique potentiel.

Le conseiller à la sécurité et aux transports (CST) du site connaît l'existence de plusieurs non-conformités, comme la formation des conducteurs ou l'étiquetage, mais il ne les a pas formalisées dans un document. Vous n'avez pas réalisé d'analyse de conformité des transports internes à la réglementation pour les transports sur la voie publique.

A.3 : L'ASN vous demande de réaliser une analyse de conformité des transports internes prévus sur le site par rapport à la réglementation existante pour les transports sur la voie publique. Vous identifierez les écarts qui doivent soit être résorbés, soit être pris en compte dans vos règles générales d'exploitation.

Conformité des RGE

Selon l'article 8.2.2 de l'arrêté INB 0 précité, les RGE décrivent les exigences applicables aux transports internes qui ne respecteraient pas la réglementation des transports sur la voie publique. Cependant, le paragraphe 2 des RGE indique que « *lorsqu'une marchandise dangereuse n'est pas conditionnée conformément à la réglementation des transports des marchandises dangereuses sur la voie publique, les prescriptions des paragraphes 3 à 11 ci-dessous s'appliquent* ». Vous considérez donc que seules les prescriptions de l'ADR relatives au colis en lui-même (au « conditionnement ») s'appliquent aux transports internes. Cette interprétation n'est pas conforme avec l'article 8.2.2 de l'arrêté INB 0, qui prend en compte les non-conformités liées à l'intégralité des opérations de transport, ce qui inclut notamment la formation, les documents de transport, l'étiquetage.

Par ailleurs, les RGE du transport interne, ne présentent pas les éléments attendus dans le guide n°34 de l'ASN 0 paru après l'autorisation des RGE TI 0 par l'ASN, comme la description des opérations de transports internes, des acteurs impliqués, des principales règles opérationnelles, de circulation, de stationnement et d'entreposage en transit, ainsi que des règles en cas d'accident ou d'incident. Par exemple, le rôle central du Bâtiment de contrôle des transports (BCT) n'est pas décrit dans les RGE, alors que les activités qui y sont réalisées ont une fonction importante pour la sûreté et la conformité des transports sur le site. Les exigences portant sur les colis sont toutefois précisées dans le rapport de sûreté (RDS).

A.4 : L'ASN vous demande d'intégrer les dispositions du guide [4] dans vos RGE sur le transport interne. Vous établirez la liste des dispositions issues du guide qui n'ont pas été intégrées dans vos RGE en les justifiant le cas échéant. Vous lui soumettrez une version à jour de vos RGE en conséquence. Ainsi, vous listerez toutes les opérations de transports internes non conformes à l'ADR et décrierez les exigences associées en compensation, proportionnellement aux enjeux de sûreté et de radioprotection. Vous présenterez notamment, les règles de circulation (limites de vitesse, balisage, etc.) ainsi que les principales autres exigences de sûreté, en conformité avec le guide n°34 de l'ASN 0.

Le paragraphe 11 des RGE précise que « *s'il n'est pas possible de transporter une marchandise dangereuse suivant les prescriptions des paragraphes 4 à 8 et 10 ci-dessus [relatifs aux colis] [...], l'exploitant fait reposer la sûreté et la sécurité du transport interne sur des dispositions opérationnelles de transport spécifiques décrites dans le dossier du système de transport » ». L'exploitant accepte donc que ses propres exigences relatives aux colis (citées dans les RGE et décrites dans le RDS) peuvent être non respectées si elles font l'objet d'un système de transport interne.*

En outre, la décision n°2017-DC-0616 de l'ASN du 30/11/2017 0, parue après la décision d'autorisation des RGE TI d'EDF [5], prescrit que, hormis celles qui portent sur les colis exceptés et certains colis LSA-I ou SCO-I au sens de l'ADR [2], toutes les modifications notables des opérations de transport interne de classe 7 doivent lui être présentées, par le biais d'une déclaration ou d'une demande d'autorisation au titre du code de l'environnement selon les enjeux. Or le paragraphe 11 des RGE [6] indique que « *le dossier de conformité du système de transport interne des colis contenant plus de 2 A2 [...] figure dans le référentiel de sûreté.* » Ainsi vous vous autorisez à mettre en œuvre les dérogations susmentionnées (systèmes de transport interne) sans modifier votre référentiel et sans en informer l'ASN pour les colis d'activité inférieure à 2A2. **La réglementation ne permet pas de prévoir des dérogations au référentiel autorisé (RGE, RDS, PUI) dans des documents opérationnels ayant un impact sur la sûreté (dossiers de conformité au système de transport), a fortiori sans en informer l'ASN.**

Enfin, le paragraphe 8.1.2 des RGE [6] indique que les coques de déchets C1 et C4 peuvent être transportées non bloquées en transport interne, sous réserve de trois dispositions opérationnelles. Toutefois le paragraphe vol3 / chap5 / sect4 / 3.1.1 du RDS [7] précise que ces colis peuvent également être composés de déchets bloqués mais dans des coques sans leur bouchon en béton. Cette seconde non-conformité au TVP n'est pas mentionnée dans les RGE [6]. Les RGE ne présentent donc pas l'ensemble des non-conformités des colis à l'ADR ni les mesures compensatoires associées.

A.5 : L'ASN vous demande d'intégrer dans votre référentiel (RDS et RGE), l'ensemble des mesures spécifiques mises en place en compensation des non-conformités aux exigences génériques internes décrites dans le RDS [7]. Vous prendrez en compte l'ensemble des colis qui seraient soumis à déclaration ou à autorisation en application des dispositions de la décision 0 en cas de modification. Vous préciserez comment vous vérifiez la mise en œuvre de ces mesures compensatoires. Vous y présenterez le processus de modification notable en cohérence avec la décision 0, en particulier en ce qui concerne les seuils d'autorisation et de déclaration.

Complétude du RDS [7] et cohérence des dossiers de conformité

Le RDS fixe des exigences internes génériques pour chacune des catégories de colis définies par ses RGE conformément au guide n° 34 de l'ASN [4]. Ces exigences génériques sont différentes des règles en TVP, afin de prendre en compte les conditions particulières de transport dans un CNPE. La démonstration de sûreté des colis en TI consiste à vérifier leur conformité aux exigences internes génériques définies dans le RDS.

Toutefois le paragraphe 11 des RGE [6] indique que « *le dossier de conformité du système de transport interne des colis contenant plus de 2.A2 [...] figure dans le référentiel de sûreté* ». Vous considérez donc que les non-conformités à vos propres exigences n'ont pas à être justifiées dans votre RDS, pour les colis contenant moins de 2 A2. Par ailleurs, la méthodologie de démonstration de sûreté des systèmes de transport interne n'est pas précisée dans le RDS [7].

Par ailleurs, le RDS [7] ne présente pas l'analyse de sûreté associée à la suppression de fonctions de sûreté décrites dans les certificats de TVP de plusieurs colis, et ne démontre pas la suffisance des mesures compensatoires associées (voir les exemples décrits dans les paragraphes suivants).

A.6 : L'ASN vous demande d'intégrer au RDS [7] les démonstrations de sûreté qui permettent de justifier la sûreté des systèmes de transport interne ainsi que la suffisance des mesures compensatoires associées à la suppression des fonctions de sûreté décrites dans les certificats d'agrément (pour les colis de type B ou contenant des matières fissiles) ou les attestations et dossiers de conformité (pour les colis contenant des matières radioactives de type A ou IP) par exemple. La précision de ces démonstrations sera proportionnelle aux enjeux de sûreté et de radioprotection.

Les dossiers de conformité des colis présentés aux inspecteurs contiennent une présentation des colis utilisés en transport interne et une synthèse des exigences issues du RDS [7]. Toutefois les exemples suivants montrent l'existence d'écarts entre les exigences du RDS [7] et des dossiers de conformité.

En particulier, les agréments des gammagraphes avec Cegebox indiquent que la fonction de sûreté « protection contre les chocs » est assurée (notamment) par la caisse de transport (Cegebox). Le paragraphe 8.1.3 des RGE [6] indique toutefois que les gammagraphes de type B peuvent être transportés sans leur Cegebox. Le paragraphe 4.2 des RGE [6] sur les expéditions et réceptions « Voie publique » (VP) confirme que « *les transports internes de gammagraphes conformes à leur certificat d'agrément mais sans leur Cegebox ne font pas l'objet de règles supplémentaires* ». Le RDS [7] ne présente pas d'analyse de cet écart à l'agrément VP et ne prévoit aucune exigence pour assurer la fonction de sûreté de protection contre les chocs en compensation de l'absence de Cegebox, sans fournir de justification.

Concernant l'arrimage, la seule exigence du RDS [7] est de proscrire l'utilisation de la poignée, sans préciser les contraintes d'arrimage. Le dossier de conformité du colis reprend cette interdiction et précise seulement qu'« *il appartient au responsable du chargement à ce que le colis chargé soit correctement calé et arrimé* ». Il ne reprend pas l'exigence du certificat d'agrément de démonter la poignée de manœuvre du couvercle de la CECEBOX ou de la rendre inopérante.

Par ailleurs, paragraphe Vol3/Chap5/Sect4/3.2.1 du RDS [7] indique également que le certificat d'agrément doit être en cours de validité. Cependant le certificat d'agrément du colis avec Cegebox, joint en annexe 3 du dossier de conformité D450714006108, est arrivé à échéance le 15/10/2017.

A.7 : Concernant le transport interne du gammagraphe de type B sans Cegebox, L'ASN vous demande de lui justifier la suffisance des mesures de protection contre les chocs. Vous analyserez également les exigences d'arrimage et vous préciserez le mode opératoire permettant de les décliner. Vous intégrerez ces éléments dans votre référentiel.

Le RDS [7] prévoit que les coques C1 ou C4 non bloquées doivent être transportées sur le site conformément au dossier de conformité « D450718006934 ind.1. » Toutefois vous utilisez pour ce transport le dossier de conformité « D5150NTLOG0322 ind.0 » relatif à un colis constitué de la coque béton non bloquée, de son couvercle provisoire et de l'emballage dit « *cocotte blindée* ». Ce colis n'est pas décrit dans le RDS [7] et son dossier de conformité n'y est pas mentionné.

En outre, ce dossier de conformité spécifie que le colis est de de type TI1 (activité < A2), alors que les RGE [6] et le RDS [7] considèrent que ces colis sont de type TI2, d'activité potentiellement supérieure à 2 A2.

Le paragraphe vol3 / chap5 / sect4 / 2.3.3.1 du RDS [6] prévoit que les colis de type TI2 subissent notamment une épreuve de chute libre de 30 cm (pour les colis > 100 kg) à partir de l'orientation initiale la plus pénalisante). Toutefois le dossier de conformité du colis en « *cocotte blindée* » indique que l'épreuve de chute a été réalisée dans la position initiale du colis communément rencontrée lors de sa manutention et que les épreuves de gerbage et de pénétration n'ont pas été réalisées.

L'exigence « TI2.EX3 » du RDS [7] fixe des limites de perte d'intégrité à la suite des épreuves en conditions incidentelles. En compensation de la non-conformité à « TI2.EX3 » pour le transport interne des coques non bloquées, le paragraphe 3.1.3.3 du RDS [7] prescrit notamment que la vitesse est limitée à 5 km/h. Toutefois le dossier de conformité du TI des coques béton dans l'emballage dit « *cocotte blindée* » limite la vitesse à 15 km/h sur remorque (5 km/h sur fourche). Les autres mesures compensatoires (parcours décrit à l'avance et dispositif anti-basculement, assuré par la cocotte) sont bien intégrées au document.

Par ailleurs, le paragraphe vol3 / chap5 / sect4 / 3.1.1 du RDS [7] précise que ces colis peuvent également être composés de déchets bloqués mais dans des coques sans leur bouchon en béton. Cette seconde non-conformité à la réglementation TVP qui n'est pas mentionnée dans les RGE [6] et le RDS [7] ne décrit pas de mesure compensatoire pour ce colis non conforme au TVP.

L'exigence « TI2.EX4 » du RDS [7] fixe des limites plus exigeantes de perte d'intégrité à la suite des épreuves en conditions incidentelles, pour les colis non IP. Le paragraphe vol3 / chap5 / sect4 / 3.3.1.1 du RDS [7] précise que les colis de coques non bloquées ne sont pas conformes à l'exigence « TI2.EX4 ». Or d'une part l'attestation de conformité utilisée pour le transport TVP des coques indique que les colis concernés sont IP2, d'autre part l'exigence « TI2.EX4 » ne s'applique pas au colis de type industriel IP (contenu LSA ou SCO) selon le RDS [7].

A.8 : Concernant le transport interne des coques C1 et C4, l'ASN vous demande de lui démontrer la sûreté du transport des coques non bouchées et des « cocottes blindées », et de lui justifier la mise en œuvre de mesures compensatoires à l'exigence « TI2.EX3 ». Vous lui justifierez également que leur dossier de conformité est conforme aux exigences du RDS [7] portant sur la limitation de vitesse et sur les types et modalités des épreuves à réaliser. Par ailleurs, vous lui préciserez pourquoi l'exigence « TI2.EX4 » s'applique à ces colis.

L'exigence « TI1.EX1 » du RDS [7] prescrit que l'emballage est une boîte à fermeture positive avec joint. Le dossier de conformité du système de transport interne des « *hors gabarits - machine de serrage et desserrage des goujons MSDG* » indique que la conformité à l'exigence « TI1.EX1 » est assurée par la housse de confinement à structure métallique et semi-bâchée, et que la conception de la bâche permet une étanchéité complète à l'eau de pluie si l'intégrité de celle-ci est effective et sa fermeture bien réalisée. L'emballage n'est donc pas « à fermeture positive » et ne dispose pas d'un joint. Cette bâche constitue donc une mesure compensatoire à la non-conformité à l'exigence « TI1.EX1 » qui aurait dû être identifiée comme telle dans le référentiel et analysée.

A9 : Concernant le transport interne des colis hors-gabarits, l'ASN vous demande de lui démontrer la conformité de la bâche avec l'exigence « TI1.EX1 » du RDS [7] ;

A.10 : D'une manière générale, l'ASN vous demande de vérifier la cohérence des dossiers de conformité des colis à votre référentiel et de mettre en place une organisation permettant de la maintenir.

Activité importante pour la protection (AIP)

Conformément à l'article 2.5.2 de l'arrêté INB 0, vous avez identifié des AIP pour les opérations de transport. Elles portent exclusivement sur le combustible usé, les déchets conventionnels dangereux et la détermination de l'activité radiologique des colis (tous colis). L'adéquation et la suffisance de ces AIP et de leurs exigences définies (ED) ne sont pas justifiées dans le RDS [7].

A.11 : L'ASN vous demande de décrire la démarche d'identification des AIP et des EIP relatifs aux transports (5.1.1, 5.1.2, 4.17.5, 4.17.6 notamment) dans la section du RDS [7] relative aux transports, conformément au guide n°34 de l'ASN [4].

L'article 2.5.4 de l'arrêté INB [1] prescrit que « *l'exploitant programme et met en œuvre des actions adaptées de vérification par sondage des dispositions prises en application des articles 2.5.2 et 2.5.3 ainsi que des actions d'évaluation périodique de leur adéquation et de leur efficacité* ».

Vous n'avez pas réalisé l'évaluation périodique des AIP mentionnée à l'article 2.5.4 de l'arrêté INB [1].

A.12 : L'ASN vous demande de réaliser l'évaluation périodique des AIP relatives au transport des matières dangereuses conformément à l'article 2.5.4 de l'arrêté [1]. Dans ce cadre, vous lui justifierez notamment l'absence d'AIP pour l'évacuation de matières dangereuses de classe 7 hors combustibles usés et pour le transport de matières dangereuses conventionnelles hors déchets.

L'article 2.5.3 de l'arrêté [1] prescrit que « *chaque activité importante pour la protection fait l'objet d'un contrôle technique* ».

Par exemple, pour l'AIP 5.1.1 relative au transport d'un « emballage » (colis) de combustible usé, la réalisation de l'activité permettant d'atteindre l'ED « *Assurer le respect des critères de sûreté permettant de transporter le colis* » doit être contrôlée. Pour assurer cette ED, vous vérifiez que le formulaire B5 « *Contrôle de l'état du colis chargé* » est correctement renseigné dans le dossier de transport. Néanmoins cette vérification est uniquement documentaire, aucun contrôle du colis n'est réalisé dans ce cadre. L'absence de contrôle effectif du colis est pourtant l'une des causes identifiées de l'événement de transport déclaré à l'ASN référencé ESTMR-DTS-2020-0013 du 06/12/2019 relatif à l'absence de neutralisation des oreilles de levage. En outre, il n'existe pas de document permettant de formaliser la procédure de contrôle technique et d'enregistrer les résultats.

Suite à une « suggestion » du CST, une gamme opératoire est en cours de validation pour réaliser un contrôle technique conforme à la réglementation. Cependant une « suggestion » porte un niveau de priorité moins important qu'une « recommandation » dans votre système qualité. Or un écart réglementaire constitue une non-conformité et son traitement doit faire l'objet d'un suivi.

A.13 : L'ASN vous demande de mettre en place un contrôle technique des AIP conforme à l'article 2.5.3 de l'arrêté INB [1]. À titre d'illustration, vous montrerez comment le nouveau processus de contrôle permettra de fiabiliser le renseignement du formulaire «NTE18-010388-000/B5».

L'AIP 5.1.2 consiste à garantir la conformité du colis lors du transport interne sur CNPE dans le cadre d'un transfert inter-tranche (TIT) de combustible usé. L'ED associée, qui consiste à « *assurer la conformité du colis aux exigences de sûreté du transport* », vise en pratique à garantir le respect de l'ADR [2] et du dossier d'agrément de l'emballage selon le CST. Toutefois, il n'existe pas de document opératoire pour cette ED, car vous n'avez pas encore réalisé de TIT.

A.14 : L'ASN vous demande de préciser l'exigence définie de l'AIP 5.1.2 sur les transferts inter-tranches avant la réalisation de ces transports.

Gestion des événements de transport (TVP et TI)

L'article 2.6.1 de l'arrêté INB 0 prescrit que « *l'exploitant prend toute disposition pour détecter les écarts relatifs à son installation ou aux opérations de transport interne associées* ».

Le rapport du CST de 2019 mentionne des non-conformités du calage/arrimage et la « *Revue du SP 4 - TRA du 23/09/2020* » fait référence à des écarts relatifs à l'absence de lecture du dossier de conformité des hors gabarits par le cariste, l'utilisation d'anciens emballages non conformes aux RGE TI, la traçabilité non satisfaisante de la conformité à l'arrimage. Ces non-conformités n'ont pas fait l'objet d'une déclaration d'événement significatif de transport de matière dangereuse (EST) en 2019 et en 2020.

Vous avez indiqué que les événements de transport interne sont déclarés au titre de la protection de l'environnement ou la radioprotection, le cas échéant. Mais en l'absence de conséquences radiologiques ou environnementales (dans le cas du non-respect des épreuves prévues ou des règles d'arrimage par exemple), vous ne disposez d'aucune procédure de détection et de traitement des écarts en transport interne et l'événement n'est donc pas déclaré.

A.15 : L'ASN vous demande de mettre en place un processus de détection, d'analyse et de déclaration des événements de transport interne sur la plateforme de télédéclaration de l'ASN <https://teleservices.asn.fr>. Cet outil devra également permettre d'identifier les écarts relatifs aux transports lorsqu'ils ont été déclarés au titre des enjeux environnementaux ou radiologiques ;

A.16 : L'ASN vous demande de vous prononcer sur la déclaration d'un événement significatif pour le transport concernant les écarts mentionnés dans la Revue du SP 4 - TRA du 23/09/2020 et dans le dernier rapport du CST. Vous lui transmettez votre analyse de l'EIE concernant la non-utilisation d'anciens emballages non conformes aux RGE TI.

Formation

L'article 8.2.1 de l'ADR prescrit que « *les conducteurs [...] doivent détenir un certificat délivré par l'autorité compétente, attestant qu'ils ont suivi une formation et réussi un examen portant sur les exigences spéciales auxquelles il doit être satisfait lors du transport de marchandises dangereuses* ».

Le paragraphe 2 des RGE précise que « *les personnes impliquées dans le transport interne de marchandises dangereuses reçoivent une formation adaptée à leurs responsabilités portant sur les dispositions du présent document, ou travaillent sous la responsabilité directe d'une personne formée.* »

Vous avez indiqué que les opérations de transport interne sont réalisées par des caristes, qui doivent suivre une formation interne intitulée « Sensibilisation aux transports internes de matières dangereuses » à la place des formations requises pour les transporteurs de classe 7. Néanmoins les inspecteurs ont constaté que 8 intervenants ne l'ont pas suivie. En outre, ce module de sensibilisation est succinct et identique pour l'ensemble des participants, quelles que soient leurs responsabilités et activités.

A.17 : L'ASN vous demande d'analyser la suffisance du module de sensibilisation au regard des attendus de la formation des conducteurs de matières dangereuses. Vous porterez une attention particulière à la compréhension des enjeux des exigences contenues dans les dossiers de conformité par tous les intervenants du transport interne ;

A.18 : L'ASN vous demande de prendre les mesures nécessaires pour que l'ensemble des intervenants suivent la formation requise dans les meilleurs délais. Vous lui ferez part du calendrier retenu ;

A.19 : L'ASN vous demande de mettre en place un dispositif permettant de vous assurer du suivi de cette formation par l'ensemble des personnels concernés. Vous lui ferez part des mesures retenues.

Vous justifiez l'absence de certains modes opératoires formalisés (arrimage des coques C1 par exemple) par la compétence des opérateurs. Or leur sensibilisation représente la seule mesure compensatoire à l'absence de formation des conducteurs de classe 7 aux exigences de l'ADR. Des écarts montrent la mauvaise compréhension des enjeux de sûreté du dossier de conformité par les opérateurs tel que l'absence de neutralisation des oreilles de levage identifié lors de l'EST n° ESTMR-DTS-2020-0013 du 06/12/2019.

A.20 : L'ASN vous demande de lui transmettre l'état d'avancement des actions de formation mises en place à la suite de l'ESTMR-DTS-2020-0013 du 06/12/2019 sur l'absence de neutralisation des oreilles de levage.

B. DEMANDES D'INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Bilan annuel des flux de transport interne

Les documents et outils (Epsilon) présentés aux inspecteurs ne permettent pas de connaître les flux de transports internes ni d'identifier le type de colis transporté (excepté, IP, A, B...).

Aucun bilan annuel n'est réalisé sur les TI (flux, événements, plans d'action...), alors que la majorité des colis expédiés en TVP sont précédés ou suivis d'un transport interne non conforme à la réglementation TVP.

B.1 : L'ASN vous demande de réaliser le bilan annuel des transports internes de l'année 2021. Il précisera les flux associés par type de colis, les événements et les signaux faibles. Vous le lui transmettez avec le rapport annuel 2021 du CST. Votre outil Epsilon pourrait utilement être complété avec l'information du type de colis.

Processus de calage-arrimage

Suite à une dégradation des indicateurs internes de qualité des opérations d'arrimage, un contrôle complémentaire par la cellule arrimage a été mis en place en 2019. Les pratiques s'étant améliorées, les contrôles ont été allégés mais les indicateurs sont toujours en place pour identifier une éventuelle dérive. Cette démarche s'inscrit dans le cadre d'un projet d'évolution de l'organisation associée à l'arrimage, avec un repositionnement de la cellule arrimage en appui et conseil plutôt qu'en contrôle.

B.2 : L'ASN vous demande de vous prononcer sur l'opportunité de décrire l'organisation prévue pour l'arrimage des colis dans votre référentiel compte-tenu de ses enjeux de sûreté, notamment pour les transports internes de colis non conformes à leur certificat d'agrément.

L'événement ESTMR-DTS-2020-0086 du 04/09/2020 relatif au colis de type A référencé « LGTN 017058-0 » concerne la défaillance du système de fermeture de l'emballage. Après analyse de l'événement, le fabricant de l'emballage a informé ses clients de la non-conformité des emballages et leur retrait du marché.

B.3 : L'ASN vous demande de lui indiquer comment l'événement ESTMR-DTS-2020-0086 du 04/09/2020 relatif aux colis de type A (caisses référencées LGTN 017058-0) a été pris en compte sur le CNPE. Si ces emballages sont toujours utilisés en transport interne ou sur la voie publique, vous lui préciserez les mesures compensatoires que vous avez mises en place.

C. OBSERVATIONS

Catégories de colis

L'exploitant utilise en TI des catégories de colis (TI0, 1, 2, 3) différentes de celles utilisées pour les TVP (types A, B, IP), avec des critères différents. Cette pratique spécifique à EDF tend à compliquer un système réglementaire déjà complexe, d'autant que de nombreux prestataires interviennent dans les transports du site, dans le domaine des TI que des TVP. L'ASN vous encourage à utiliser autant que possible les seuils et catégories réglementaires.

Vous voudrez bien me faire part **sous deux mois, à l'exception des demandes A.4 à A.10 pour lesquelles le délai est porté au 31 décembre 2021**, des remarques et observations, ainsi que des dispositions que vous prendrez pour remédier aux constatations susmentionnées. Pour les engagements que vous prendriez, je vous demande de les identifier clairement et d'en préciser, pour chacun, l'échéance de réalisation.

Enfin, conformément à la démarche de transparence et d'information du public instituée par les dispositions de l'article L. 125-13 du code de l'environnement et conformément à l'article R.596-5 du code de l'environnement, je vous informe que le présent courrier sera mis en ligne sur le site Internet de l'ASN (www.asn.fr).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

L'adjoint au chef de la division de Bordeaux

SIGNE PAR

Bertrand FREMAUX