

Référence courrier : **CODEP-CAE-2021-053473**

Caen, le 15 novembre 2021

**Monsieur le Directeur
du CNPE de Flamanville
BP 4
50 340 LES PIEUX**

Objet : Contrôle des installations nucléaires de base
Centrale nucléaire de Flamanville
Inspection n° INSSN-CAE-2021-0222 du 21 octobre 2021
Conduite normale.

Références :

- [1] Arrêté du 7 février 2012 fixant les règles générales relatives aux installations nucléaires de base.
- [2] Directive interne n° 74 à l'indice 2 : Définition et principes d'organisation pour la gestion des dispositions et moyens particuliers (DMP) et des modifications temporaires de l'installation (MTI).
- [3] Note de processus D5330-05-1439 à l'indice 10 Modalités de mise en œuvre des dispositifs et moyens particuliers et des modifications temporaires de l'installation.
- [4] Document support D5330-12-0215 à l'indice 8 – Modalités de gestion des habilitations au service conduite

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 21 octobre 2021 à la centrale nucléaire de Flamanville sur le thème « conduite normale ».

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 le thème conduite normale.

Les inspecteurs ont dans un premier temps examiné l'organisation du CNPE pour la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC), le traitement des demandes de l'ASN suite à l'inspection sur la même thématique en 2019. Les inspecteurs se sont ensuite rendus sur le réacteur n° 1 où ils ont assisté à la relève entre les équipes de conduite du matin et de l'après-midi. Enfin, deux équipes d'inspections ont été formées. Une équipe a suivi un agent de terrain lors de sa ronde, et l'autre équipe est restée en salle de commande pour contrôler le suivi réalisé par les opérateurs de conduite.

Au vu de cet examen par sondage, les inspecteurs considèrent que l'organisation définie et mise en œuvre pour la conduite des réacteurs est bonne. Cependant, l'exploitant devra renforcer son organisation pour la gestion des modifications temporaires de l'installation (MTI).

A DEMANDES D' ACTIONS CORRECTIVES

Gestion des modifications temporaires de l'installation (MTI)

L'article 2.5.3 de l'arrêté en référence [1] dispose que : « *Chaque activité importante pour la protection fait l'objet d'un contrôle technique, assurant que : — l'activité est exercée conformément aux exigences définies pour cette activité et, le cas échéant, pour les éléments importants pour la protection concernés ;* »

La directive interne en référence [2] précise que dans le domaine des MTI, il est exigé de :

- « *Réaliser une analyse de besoins et de risques avant la mise en œuvre d'une MTI;*
- *Spécifier systématiquement un délai (date prévisionnelle) pour sa dépose finale (suppression, conversion en une modification permanente, etc....) ;*
- *Faire une analyse d'impacts vis-à-vis de l'application de la loi TSN (voir les conditions de réalisation de cette analyse, § 4.3) »*

Elle précise également que : « *En tout état de cause, les analyses d'impacts d'une MTI vis-à-vis de la loi TSN, que ces analyses conduisent ou non à la déclaration de cette MTI au sens de l'article 26 du décret n°2007-1557 du 2 novembre 2007, devront être tracées et pourront être auditables a posteriori. Elles pourront constituer des données d'entrée pour la revue annuelle des MTI* »

Votre note de processus en référence [3] précise par ailleurs que « *Le processus de pose/dépose d'un Dispositif ou Moyen Particulier (DMP) et d'une Modification Temporaire de l'Installation (MTI), susceptible d'avoir un impact sur la démonstration de protection des intérêts (hors conduite incidentelle - accidentelle), est considérée comme une AIP* »

Dans sa lettre de suite de l'inspection réalisée sur le même thème en 2019 sur le CNPE de Flamanville, l'ASN vous avait demandé dans sa demande A8 :

- de mettre en place les actions correctives visant à renforcer la robustesse de votre organisation en matière de gestion des MTI,
- de préciser le calendrier de réalisation que vous retenez,
- de présenter votre plan d'action pour limiter le nombre de MTI de longue durée en proposant une date de suppression réaliste,
- de vous prononcerez en particulier sur les possibilités de suppression de toutes les MTI de plus de cinq ans.

En 2020, vous m'avez transmis votre plan d'action de résorption des MTI en réponse à cette demande. Dans ce plan vous vous engagez, suite à un réexamen complet des MTI à mettre en place un plan de résorption fixant des échéances de réalisation au regard des stratégies de résorption identifiées (modifications locales et nationales) et de la programmation des arrêts de réacteurs. Vous indiquiez également qu'une organisation spécifique avait été mise en place afin de sécuriser les différents jalons de ce plan d'action et une priorité avait été fixée sur les supérieures MTI posées depuis plus de 5 ans.

Les inspecteurs ont souhaité connaître les MTI posées à la demande du service conduite. Celle-ci sont au nombre de 9 et ont toute été posées entre 2008 et 2012.

Les inspecteurs ont souhaité consulter les fiches d'analyse du cadre réglementaire (FACR), l'analyse de besoin et l'analyse de risque pour les MTI référencée TEUM00008 et SEDM0005. Les FACR disponibles dans votre système d'information, précisaient que ces MTI ne relevaient pas du régime de l'autorisation au regard de la réglementation sur les modifications de l'installation sans donner d'élément d'analyse.

Les analyses de besoin et les analyses de risques n'étaient, elles, pas disponibles sur votre système d'information en salle de conduite.

Par ailleurs ces 2 MTI sont identifiées comme devant être déposées en 2021. Le chef d'exploitation délégué présent en salle de conduite le jour de l'inspection n'avait pas de visibilité sur la date prévisionnelle effective de leur dépose. Les inspecteurs ont donc des doutes quant à la pertinence des délais indiqués dans votre plan de résorption, alors même que ces MTI sont en place depuis près de 10 ans ou plus, ainsi que sur les capacités réelles du CNPE à ne pas dépasser l'objectif de 5 ans maximum de pose d'une MTI.

Les inspecteurs ont observé que le contrôle hebdomadaire des MTI était bien réalisé.

Demande A1 : Je vous demande, pour ces 2 MTI, de :

- **me transférer une mise à jour de votre plan de résorption des MTI. Un éventuel report de résorption au-delà de 2021, devra être dûment justifié ;**
- **justifier pour chaque MTI, de la disponibilité de l'analyse de risque et le cas échéant de l'analyse de besoin ;**

Demande A2 : Je vous demande également de :

- **m'indiquer si depuis la mise en application du plan en 2020, de nouvelles MTI ont dépassé un délai de 5 ans depuis leur pose ;**
- **me présenter un bilan intermédiaire de votre plan d'action d'ici la fin de l'année 2022.**

B DEMANDES D'INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

Réalisation des observations en situations de travail

Chaque agent du service conduite doit voir ses habilitations de travail renouvelées par le directeur d'unité annuellement. Le processus d'habilitation, décrit dans votre note en référence [4], demande notamment la réalisation pour chaque agent, par son responsable hiérarchique, d'une observation en situation de travail (OST).

Préalablement à l'inspection, les inspecteurs vous ont demandé de recevoir le bilan pour l'année 2020 de toutes les observations en situation de travail des agents du service conduite. Vos représentants ont informé les inspecteurs que 7% des effectifs en quart n'avaient pas fait l'objet d'une OST en 2020. Ils ont également informé, qu'à date, seulement 57% des effectifs en quart avaient fait l'objet d'une OST en 2021.

Demande B1 : Je vous demande de me faire part des mesures que vous comptez mettre en œuvre pour renforcer votre processus d'habilitation afin qu'une observation en situation de travail soit

réalisée systématiquement pour chaque agent du service conduite, chaque année, conformément à votre référentiel interne.

Gestion des compétences

Vos services centraux vous demandent de réaliser une cartographie des compétences au sein de chaque service, dans le cadre de votre gestion des postes et des compétences (GPEC). Ces derniers vous recommandent en particulier d'appliquer la méthode « systematic approach training » (SAT). Cette méthode préconise en particulier d'identifier les compétences de manière très précise pour ensuite, sur chaque compétence, identifier les effectifs minimum et leurs répartitions pour en réaliser une gestion dynamique dans le temps. Les représentants du service conduite ont indiqué aux inspecteurs que le mode de gestion des compétences du services conduite ne permettait pas d'appliquer cette méthode de manière efficace. En effet, il n'existe quasiment pas de compétences spécifiques au sein du service conduite. Chaque agent, par type de poste, doit acquérir l'ensemble des compétences inhérentes à ce poste, sans spécialisation notable.

Vos représentants ont indiqué que pour le service conduite, l'évaluation des compétences était plutôt organisée autour de l'application des fondamentaux de la conduite que chaque agents doit mettre en œuvre. A ce titre, le plan d'actions lancé en 2020, a permis de revoir la déclinaison opérationnelle de ces fondamentaux pour chaque type de poste. Le CNPE de Flamanville prévoit à présent d'utiliser cette déclinaison opérationnelle pour affiner la grille d'évaluation des agents, notamment lors des OST.

Demande B2 : Je vous demande de me décrire le processus d'évaluation des compétences des agents du service conduite au travers de l'application des fondamentaux de conduite que vous comptez mettre en œuvre. Vous me donnerez les jalons de la mise en œuvre de ce processus.

C. OBSERVATIONS

C1 Consigne particulière de conduite grand vent : Météo France a diffusé un avis de grand vent pour la nuit du 20 au 21 octobre 2021. Les CNPE du parc français doivent mettre en œuvre dans ce cas une consigne particulière de conduite en vue de sécuriser l'installation (consigne S12). Les inspecteurs ont relevé une imprécision sur la classification du niveau d'alerte à mettre en œuvre en fonction du niveau d'alerte de Météo France. Vos représentants ont informé les inspecteurs, après l'inspection, que la consigne S12 avait été mise à jour pour tenir compte des remarques de l'ASN.

C2 Evaluation des agents par le service formation : Vos représentants ont informé les inspecteurs plan d'actions était en cours afin d'améliorer la gestion des fiches d'évaluation des agents renseignées par le service formation à l'issue de chaque formation.

C3 Plan d'action Fondamentaux de conduite : Vous avez défini un plan d'action depuis 2020 pour améliorer la déclinaison opérationnelle des fondamentaux de conduite. Lors de l'inspection les inspecteurs ont pu observer que plusieurs recommandations ou actions étaient effectivement mises en œuvre. Par exemple, les fiches « mon rôles dans les fondamentaux » sont effectivement utilisées par les agents en salle de conduite. Par ailleurs la relève de quart est réalisée dans de bonnes conditions de sérénité et le niveau d'informations transmises est bien adapté à chaque étape de la relève.

Vous voudrez bien me faire part **sous deux mois** 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.

Le chef du pôle EPR-REP

signé

Jean-François BARBOT