

Référence courrier : CODEP-CHA-2022-041986

Châlons-en-Champagne, le 25 août 2022

**Monsieur le directeur du Centre  
Nucléaire de Production d'Electricité  
BP 62  
10400 NOGENT-SUR-SEINE**

**Objet :** Contrôle des installations nucléaires de base  
CNPE de Nogent sur Seine  
Inspection n° INSSN-CHA-2022-0263 des 12 et 13 juillet 2022  
Management des Compétences

**Références :**

- [1] Code de l'environnement, notamment son chapitre VI du titre IX du livre V ;
- [2] Arrêté du 7 février 2012 fixant les règles générales relatives aux installations nucléaires de base ;
- [3] Document EDF Nogent – D5350/MP6/DLC/NPE/010/ind1 : Note de PE « Gérer le management des compétences » ;
- [4] Document EDF Nogent – DS-UF/PM/NOT/08-0166/ind3 : Note d'organisation et de fonctionnement du service commun de formation de Nogent ;
- [5] Inspection ASN sur le CNPE de Nogent - INSSN-CHA-2021-0270 : R.1.1 FOH, processus de management des compétences

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 les 12 et 13 juillet 2022 au centre nucléaire de production d'électricité (CNPE) de Nogent-sur-Seine sur le thème « R.1.1 FOH, processus de management des compétences ».

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 de la gestion des compétences des équipes de conduite.

Les inspecteurs ont examiné le contenu et le déroulement du programme de formation, les bilans des formations déjà réalisées et l'élaboration de la demande locale de formation destinée aux agents de la conduite et aux ingénieurs sûreté (IS). En parallèle, ils ont mené plusieurs entretiens d'explicitation avec différents métiers de la conduite et des managers du service Conduite et du service commun de formation (SCF). Les inspecteurs ont également procédé à une mise en situation en salle et sur simulateur d'une équipe de conduite.

Les principaux résultats relevés lors de l'inspection [5] menée en 2021 sur le thème du management des compétences ont été confirmés, à savoir une assez bonne dynamique du CNPE dans le domaine de la gestion des compétences, un SCF qui avait su trouver ses marques et, concernant le service Conduite, la qualité du travail effectué par les managers sur le pilotage des fondamentaux de la conduite et l'accompagnement des agents sur les compétences associées.

La bonne qualité documentaire globale des différentes notes d'organisation du CNPE en lien avec le thème de l'inspection a également été confirmée, notamment par la clarification, dans la note de processus élémentaire « Gérer le management des compétences » [3], des rôles et responsabilités des différents acteurs impliqués dans le management des compétences du site.

Les inspecteurs soulignent également les améliorations apportées dans le cadre de la revue du sous-processus « Développer les compétences » sur le suivi et la mesure d'efficacité des actions considérées comme soldées.

Ils notent que le SCF est bien à la cible concernant ses ressources en interaction avec le service Conduite. En termes de gestion prévisionnelle de ces ressources, une embauche supplémentaire est prévue pour sécuriser la GPEC 2024-2025 et un alternant alimente chaque année la pépinière pour étoffer à terme le collectif des formateurs. De plus, le service propose des parcours croisés, ce qui lui permet de disposer de compétences diversifiées et de ne pas être dépendant exclusivement du service Conduite ou du service sûreté qualité (SSQ) pour être alimenté en ressources.

Les moyens prévus par le CNPE pour assurer la formation des agents de la conduite sont satisfaisants. Quant à l'organisation mise en place pour maintenir et développer les compétences de ces agents, elle est assez satisfaisante dans l'ensemble mais perfectible sur certains points.

Le grément actuel des équipes de conduite n'est toujours pas à la cible du noyau de cohérence conduite (NCC). Cette situation ne permet pas d'avoir la souplesse nécessaire dans la gestion des parcours professionnels des agents en place.

La demande locale de maintien de capacité des agents de la conduite (MCCO), adressée par le service Conduite au SCF, mérite d'être mieux discutée en amont avec ce service afin d'avoir une vision partagée de l'offre et des moyens disponibles pour satisfaire cette demande.

L'échéance de réalisation de certaines formations issues des actions correctives décidées à la suite de l'analyse des événements significatifs pour la sûreté (ESS) est parfois repoussée, suite à l'analyse a posteriori de la demande par le SCF s'il n'a pas les compétences nécessaires pour la satisfaire ou simplement par absence de formation adaptée dans son catalogue.

Le service Conduite n'exploite pas suffisamment le bilan des formations de MCCO dispensées par les formateurs pour mieux cibler sa demande locale. Les fiches d'aide à la progression (FAP) rédigées par les formateurs à l'issue de chaque formation mériteront d'être mieux renseignées et exploitées pour assurer ce renvoi d'image au service Conduite.

Les inspecteurs notent que la qualité des comptes-rendus (CR) des comités de formation (CF) au niveau des équipes et des métiers de la conduite n'est pas à l'attendu. Un investissement de la part des managers doit être entrepris pour mieux collecter les besoins et suivre les actions décidées.

Enfin, lors des mises en situation en salle et sur simulateur de conduite, les inspecteurs ont pu constater le bon niveau de professionnalisme des agents de conduite inspectés ; le rôle de chacun a été respecté et le partage d'information assuré par la tête d'équipe. Ils ont su gérer l'ensemble des situations y compris celles concernant l'aléa de maîtrise de la réactivité du réacteur, en adaptant une démarche prudente dans l'exploitation de celui-ci. Si la surveillance de l'installation a été assurée tout au long de la mise en situation, elle gagnerait toutefois à être plus dynamique et avec une position permettant d'accéder à l'ensemble des paramètres à surveiller.

## I. DEMANDES A TRAITER PRIORITAIREMENT

Sans Objet

## II. AUTRES DEMANDES

L'article suivant de l'Arrêté [2] dispose :

- Art. 2.1.1 : *« L'exploitant dispose, en interne ou au travers d'accords avec des tiers, des capacités techniques suffisantes pour assurer la maîtrise des activités mentionnées à l'article 1er.1 (la conception, la construction, le fonctionnement, la mise à l'arrêt définitif, le démantèlement, l'entretien et la surveillance des installations nucléaires de base). L'exploitant détient, en interne, dans ses filiales, ou dans des sociétés dont il a le contrôle au sens des articles L. 233-1 et L. 233-3 du code de commerce, les compétences techniques pour comprendre et s'approprier de manière pérenne les fondements de ces activités (...).*
- Art. 2.4.1. *« I. - L'exploitant définit et met en œuvre un système de management intégré qui permet d'assurer que les exigences relatives à la protection des intérêts mentionnés à l'article L. 593-1 du code de l'environnement sont systématiquement prises en compte dans toute décision concernant l'installation. Ce système a notamment pour objectif le respect des exigences des lois et règlements, du décret d'autorisation et des prescriptions et décisions de l'Autorité de sûreté nucléaire ainsi que de la conformité à la politique mentionnée à l'article 2.3.1. »*
- Art 2.4.2 *« L'exploitant met en place une organisation et des ressources adaptées pour définir son système de management intégré, le mettre en œuvre, le maintenir, l'évaluer et en améliorer l'efficacité. Il procède périodiquement à une revue de son système de management intégré dans le but d'en évaluer*

*la performance, d'identifier les améliorations possibles, et de programmer la mise en œuvre des améliorations retenues. ».*

## **Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) des équipes de conduite**

Dans son dernier contrat de gestion, le service Conduite dresse le constat suivant : « *Le NCC n'est toujours pas gréé à la cible. L'absence d'opérateurs chargés de consignation (OP-CC) dans toutes les équipes n'a pas permis au service de finaliser le positionnement des délégués sécurité en exploitation (DSE) et des agents de haute maîtrise du terrain (HMT) au sein des équipes. L'absence de 8<sup>me</sup> équipe de conduite ne permet pas d'avoir la souplesse nécessaire dans le gréement des équipes en situation extrême (ESE), dans la gestion des parcours professionnels et dans les renforts des pôles TEM et AT* ».

Les inspecteurs ont noté qu'en cas d'absence fortuite d'un pilote de tranche (PT) par exemple, ce manque de souplesse contraint le service Conduite à gérer les remplacements en faisant appel aux PT en repos.

**Demande II.1 : Respecter les exigences du référentiel managérial « Effectif minimum de conduite », qui permettent de garantir une présence en permanence de l'équipe de conduite sur le site conformément au gréement ESE.**

En lien avec les difficultés de la GPEC au service Conduite, les inspecteurs ont constaté que les managers des équipes de conduite soumises à des flux successifs de départs et d'arrivées d'agents ne manifestent pas le besoin de retravailler le collectif de leur équipe à travers des séances d'entraînement sur simulateur (en attendant la prochaine mise en situation d'équipe prévue tous les deux ans). Les inspecteurs alertent sur le risque accru de génération d'événement significatif pour la sûreté (ESS) lors des transitoires sensibles confiés aux équipes qui n'ont pas eu le temps de travailler leur propre organisation. L'absence de référents « formation métier » au service Conduite contraint la planification des formations et entraînements réactifs sur l'année dans ce service.

**Demande II.2 : Adapter l'organisation du service Conduite pour permettre aux équipes de conduite de s'entraîner collectivement et d'une manière réactive en cas de changements importants dans leur effectif.**

## **Interface entre le service Conduite et le SCF**

Les inspecteurs notent que les échanges entre le service Conduite (Maîtrise d'ouvrage locale) et le SCF (Maîtrise d'œuvre locale) sont globalement de bonne qualité. Des fragilités identifiées par le CNPE, telles la planification des formations et la présence des agents de conduite aux sessions programmées, ont fait l'objet d'actions mutuelles entre les deux services, notamment à travers des échanges plus réguliers entre l'appui formation du service Conduite (AFCO) et l'UFPI, qui commencent à porter leurs fruits (des progrès notables sont relevés depuis début 2022 à la conduite avec un absentéisme se rapprochant de la cible des 4%).

La relation contractuelle, par rédaction d'un cahier des charges (CdC) de demandes locales de formation par le service Conduite pour formaliser précisément sa demande au SCF, est structurante sur le principe pour les deux services car elle permet d'anticiper et de tracer les demandes. Mais cette relation génère en parallèle plusieurs écueils. Du point de vue du service Conduite, la nécessité de rédiger systématiquement un CdC est un processus qui rigidifie parfois à l'excès les échanges avec le SCF, qui engendre un coût en termes de charge de travail et qui conduit parfois à un manque de réactivité de la part du SCF. Du point de vue du SCF, les contenus de certains CdC sont parfois peu exploitables et montrent encore une méconnaissance par le CNPE de certaines temporalités incompressibles et des rouages internes de l'UFPI et du SCF. Les inspecteurs ont de ce fait pu relever des demandes de formations qui, en raison de CdC inadaptés voire d'absence de CdC, n'ont pas trouvé de réponses au SCF. Les inspecteurs citent à titre d'exemple la sensibilisation à l'environnement, le recyclage à la consignation CERO/CMSR, ou la montée en compétence des opérateurs sur les formations VD3 concernant les systèmes RGL/RPN/RPR. Certaines de ces demandes ont été itérées trois années consécutives dans le CdC de formation, malgré la justification de non prise en compte de la demande par le SCF.

Les inspecteurs ont constaté par ailleurs que la demande locale de MCCO formulée par le service Conduite n'est pas co-construite avec le SCF. Le SCF reste en attente de la diffusion du CdC de la demande locale élaborée par le service Conduite pour établir le programme local de MCCO, avec les renoncements qui s'imposent en fonction de sa capacité à satisfaire cette demande et la compétence de ses formateurs. Outre le fait de ne pas permettre au SCF d'être en position d'anticiper sa charge de travail pour préparer les formations, le service Conduite se retrouve de son côté avec une marge de temps réduite pour chercher une solution alternative en cas de réponse négative de la part du SCF.

Les inspecteurs considèrent que la performance des processus de demande de formations du service Conduite et de réponses formatives du SCF reste perfectible et que l'interface entre les deux services peut encore gagner en termes de fluidité et de transparence mutuelle.

**Demande II.3 : En application de l'article 2.4.2 de l'arrêté [2], clarifier les circuits de demandes de formations au SCF et les attendus en termes de contenu des cahiers des charges rédigés par le service Conduite.**

### **Réalisation des formations issues des actions correctives des ESS**

Le service Conduite centralise annuellement les demandes de formation issues des actions correctives décidées suite à l'analyse des ESS et les transcrit dans le CdC du programme de MCCO à destination du SCF. Après analyse a posteriori, il arrive que le SCF n'adhère pas à la solution formative proposée ou n'est pas en mesure de la concevoir et la dispenser selon le calendrier déterminé dans le compte-rendu d'ESS (CRESS), et ce pour diverses raisons (intérêt pédagogique limité, difficulté de réaliser le scénario souhaité, formation surdimensionnée en fonction de l'enjeu sûreté, ...). Cette situation contraint le service Conduite à décaler l'échéance de réalisation des actions

correctives décidées, en attendant de trouver la solution formative adaptée, ne permettant pas aux équipes de conduite de profiter rapidement du retour d'expérience (REX) local d'exploitation.

Les inspecteurs constatent que le SCF n'est pas associé au processus d'analyse des ESS et à la rédaction des CRESS dans lesquels la compétence des équipes ou le manque de formation sont en cause.

**Demande II.4 : Adapter le processus d'analyse des ESS afin de pouvoir décider des actions correctives réalisables dans le temps imparti au moment de la rédaction du CRESS.**

#### **Effectif des ingénieurs sûreté (IS)**

Lors de l'inspection [5] menée en 2021, les inspecteurs avaient relevé que le collectif d'IS était déjà en tension et avaient émis une observation relative au gréement et à la charge de travail des IS. La GPEC des IS relève de manière générale d'un exercice toujours délicat. Le temps de formation d'un IS est long, avec parfois des échecs à la clé comme cela a été le cas récemment sur le CNPE de Nogent, et une fois en poste, rares sont ceux qui restent au-delà de quatre ans. Les inspecteurs relèvent aujourd'hui une situation qui reste tendue avec un effectif qui n'est pas à la cible (quatre IS dont un en arrêt de travail au moment de l'inspection). Les inspecteurs ont noté que les IS avaient pu en partie compenser ce manque de ressources par une grande cohésion du collectif et une forte mobilisation interne et externe (des IS d'autres CNPE sont venus en renfort sur les astreintes) mais cela ne peut en aucun cas être considéré comme satisfaisant du point de vue du management de la sûreté. Des renoncements ont dû être faits par le collectif des IS sur le périmètre de leurs missions (diminution des vérifications « flash », suppression des vérifications approfondies et de toutes les instances avec les métiers, absence d'ISTEM et d'ISAT), ce qui peut entraîner une dégradation notable de la qualité des échanges avec le service Conduite, voire représenter une menace sur l'indépendance de la filière indépendante de sûreté (FIS).

Cette situation devrait enfin revenir à la normale dans quelques mois (présence de cinq IS) mais les inspecteurs s'interrogent sur les facteurs qui ont engendré cette longue période de situation dégradée, ainsi que sur la GPEC à moyen-long terme des IS sur le CNPE de Nogent, compte tenu de la fragilité actuelle de la pépinière d'IS et des prévisions de mobilité des IS actuellement en poste.

**Demande II.5 : Se mettre en conformité avec les attendus de l'article 2.1.1 de l'arrêté [2] pour les compétences et les effectifs liés au management de la sûreté.**

#### **Efficacité des comités de formation (CF) des équipes et des collectifs métiers de conduite**

La dernière revue de sous-processus « Développer les compétences » réalisée sur le CNPE acte l'atteinte des objectifs concernant la tenue des comités de formation.

Les inspecteurs ont vérifié par sondage la tenue des CF1 d'une équipe de quart et de plusieurs collectifs métiers dans le service Conduite. Si la tenue des CF1 au niveau du service Conduite est à la cible, les inspecteurs constatent que leurs comptes rendus (CR) sont très peu renseignés. Les

rubriques correspondant à l'expression des nouveaux besoins de compétences, au suivi des actions demandées dans l'équipe ou au retour sur les formations suivies sont souvent vides. Certains CR sont vides et d'autres ne changent pas d'une année à l'autre. Les observations en situation de travail (OST) et les visites managériales de terrain (VMT) réalisées dans le trimestre écoulé ne sont que très rarement exploitées.

Les inspecteurs doutent de l'efficacité des CF1 au niveau du service Conduite, tels qu'ils se déroulent actuellement, et s'interrogent sur l'impact de l'absence prolongée de l'AFCO sur la qualité du suivi des actions décidées. Ils notent aussi le rôle central de l'appui pédagogique et méthodologique (APM) dans la préparation de ces comités.

**Demande II.6 : Améliorer la tenue des comités de formation au niveau des équipes et des collectifs métiers de quart, ainsi que la préparation de ces réunions par les managers.**

### **Remontée des besoins de formation des équipes de conduite**

Les fiches d'aide à la progression (FAP) recensent les bonnes pratiques observées par les formateurs et les axes de progrès recommandés par ceux-ci lors de l'animation des stages de formation. En plus d'être très utiles pour les stagiaires, ces FAP sont exploitées par les formateurs pour dresser le bilan annuel de MCCO et peuvent être utiles au manager de l'équipe de quart et à l'AFCO pour les aider à préparer les CF ou pour un simple renvoi d'image.

Dans le cadre des entretiens, les inspecteurs ont pu noter la volonté des interlocuteurs du SCF et du service Conduite de redynamiser le processus de remontée des besoins de formation en exploitant au mieux, via l'outil *Simplifix*, les données contenues dans les FAP. L'AFCO, l'APM et la planificatrice Conduite sont des acteurs clés de ce processus qui avait été initié avant la crise sanitaire.

Les inspecteurs considèrent que cette démarche est très positive dans la mesure où elle s'inscrit pleinement dans la démarche plus globale de recueil et d'analyse des signaux faibles, mais ne pourra porter ses fruits que si la qualité des FAP est suffisante et régulière pour constituer une base de données exploitable dans la durée.

Les inspecteurs ont contrôlé par sondage les FAP et ont remarqué que plusieurs d'entre-elles ne contiennent que très peu d'axes de progrès ou de bonnes pratiques à pérenniser. Ce constat couvre les cinq fondamentaux de la conduite observables en formation.

Concernant les pratiques de fiabilisation des interventions (PFI), le service Conduite réalise des visites terrain (VT) sur simulateur pour capitaliser le REX de leur application par les équipes en formation. Mais les PFI ne sont pas tracées explicitement dans les FAP. Très peu de points d'amélioration y sont dédiés et ce malgré la demande explicite du programme de MCCO de les observer.

Les inspecteurs estiment qu'une présence accrue des managers du service Conduite en « fond de salle » dans les séances de formations au simulateur permettrait d'enrichir, à l'issue des échanges avec les formateurs, la qualité des données tracées dans les FAP.

**Demande II.7 : Améliorer la qualité des fiches d'aide à la progression pour permettre leur exploitation dans le processus de remontée des besoins de formation des équipes de conduite.**

Les inspecteurs ont constaté que le service Conduite n'exploite pas, dans son analyse de besoin en formations de MCCO, les axes de progrès identifiés en amont par les formateurs et capitalisés dans les bilans locaux des formations dispensées par le SCF. Les chefs d'exploitation (CE) ne semblent pas se saisir de ce renvoi d'image non plus.

**Demande II.8 : Intégrer dans l'analyse des besoins de formation des équipes de conduite les signaux faibles issus du bilan annuel des formations dispensées par le service commun de formation.**

#### **Positionnement et formation des DES (Délégués Sûreté en Exploitation)**

Les inspecteurs ont examiné les modalités d'accompagnement, en termes de formations, pour permettre la montée en compétence de la population des DSE sur le volet management. C'est en effet une part importante de l'activité des DES, dans la mesure où ils ont l'ensemble des agents de terrain sous leur responsabilité. Les formations au management « MG19 » et l'académie métier responsables d'équipes (AK RE) sont proposées notamment aux DSE et aux chefs d'exploitation délégués (CED) avec des retours plutôt positifs de la part des stagiaires.

Cependant, la situation d'éloignement géographique du bureau de consignation (BCE) par rapport aux deux tranches (bureau unique par paire de tranches requis par le NCC), complique grandement la tâche de management des DSE vis-à-vis des agents de terrain et notamment la gestion de cas individuels difficiles qui peut profondément les déstabiliser. Même si les jeux de rôles proposés dans l'AK RE peuvent avoir leur utilité pédagogique, les inspecteurs notent que ces difficultés ne sont pas rares et estiment qu'une formation dédiée à la gestion des conflits doit être systématiquement intégrée dans le parcours de formation obligatoire des managers du service Conduite, et à ce titre être enregistrées dans des supports tels que le carnet de compagnonnage. Le CNPE a informé les inspecteurs que les services centraux d'EDF ont prévu de mettre en place une formation qui va dans ce sens.

Par ailleurs, à l'issue des entretiens menés avec les différents acteurs du service Conduite, les inspecteurs s'interrogent sur la suffisance de la formation et du maintien des compétences des DSE dans le domaine de la sûreté (évolution des spécifications techniques d'exploitation et entraînement à la conduite incidentelle et accidentelle, ...). A ce titre, les inspecteurs considèrent que le CNPE doit mener sur l'ensemble des équipes de conduite une analyse de la pertinence et de la suffisance des formations proposées à la population des DES, au regard de leurs missions dans les domaines techniques et du management.



**Demande II.9 : Se mettre en conformité avec les attendus de l'article 2.1.1 de l'arrêté [2] pour les compétences managériales et en lien avec les enjeux sûreté des DSE.**

### **Démarche de professionnalisation et de qualification des formateurs à la conduite**

Les inspecteurs ont contrôlé par sondage le parcours de qualification d'un nouveau formateur à la conduite arrivé au SCF début novembre 2021 et qualifié à l'animation un mois plus tard. Il s'avère qu'il a animé une séance de formation d'une équipe de conduite sur simulateur sans avoir suivi préalablement la formation de référent PFI, pourtant exigée dans le plan type de formation (PTF) des formateurs, et avant même d'être qualifié (le « fond de salle hiérarchique », qui est un pré-requis à la qualification, a été réalisé après l'animation).

**Demande II.10 : Respecter la démarche de qualification des formateurs à la conduite.**

## **CONSTATS OU OBSERVATIONS N'APPELANT PAS DE REPONSE A L'ASN**

### **Formations associées aux modifications matérielles**

**Observation III.1 :** A l'issue de l'inspection [5] menée en 2021, l'ASN avait demandé au CNPE de Nogent (demandeA.1) de se mettre en conformité avec les attendus de l'article 2.1.1 de l'arrêté INB pour les compétences techniques liées aux modifications. En réponse à cette demande, le CNPE de Nogent avait établi un état des lieux, par service, de toutes les formations liées aux modifications matérielles qui n'avaient pu être dispensées en 2020 et au premier semestre 2021, ou qui s'étaient avérées inadaptées au regard des besoins de maintenance ou d'exploitation. Des actions correctives ont été mises en place fin 2021 à savoir que l'organisation locale des formations suite aux modifications matérielles a été repensée. L'APM s'est rapproché du service Fiabilité pour identifier les besoins des métiers en termes de formations matérielles, des interlocuteurs métiers ont été positionnés chez les constructeurs et le sujet est systématiquement abordé en amont et en aval des modifications lors des comités de formation. Cette organisation a été testée au premier trimestre 2022 et le CNPE prévoit d'établir un bilan au 4<sup>ème</sup> trimestre 2022.

Les inspecteurs ont toutefois relevé, dans le cadre de cette nouvelle inspection, que les agents de conduite, et plus particulièrement les agents de terrain, déploraient des situations encore trop fréquentes dans lesquelles ils découvraient du nouveau matériel installé en arrêt de tranche sans en avoir été informé. Les inspecteurs considèrent que le bilan de la nouvelle organisation devra être constitué à la lumière de ces difficultés qui perdurent.

### **Absentéisme aux formations**

**Observation III.2 :** A l'issue de l'inspection [5] menée en 2021, l'ASN avait demandé au CNPE de Nogent (demandeA.3) de se mettre en conformité avec les attendus de l'article 2.4.2 de l'arrêté INB pour la présence aux formations. Le CNPE a mis en œuvre des dispositifs permettant d'améliorer le pilotage de la présence des agents aux formations. Le SCF dresse désormais des bilans mensuels de l'absentéisme. En ce qui concerne le service Conduite, l'AFCO effectue un suivi hebdomadaire et

collabore avec les CE pour améliorer notamment le suivi des agents se trouvant sur leur période de « J ». L'équipe de direction du service Conduite est immédiatement avertie lorsqu'un agent est absent à une formation.

Les résultats montrent que pour ce qui concerne le service Conduite, le taux d'absentéisme tend à se réduire sur 2022, ce qui montre une certaine efficacité des dispositions mises en place. Cependant, si le pilotage du suivi des formations s'est amélioré, les inspecteurs n'ont pas eu de réponse claire sur les causes profondes de l'absentéisme, ce qui implique que tant que ses causes n'auront pas été identifiées et traitées, la menace de voir des agents qui ne soient plus formés et recyclés dans les temps persiste.

### **Solutions formatives complémentaires ou compensatoires**

**Observation III.3 :** La crise sanitaire a engendré de fortes perturbations dans les plannings de formation, qui ont plus particulièrement touché les opérateurs en salle de commande. Le SCF de Nogent, en collaboration avec le service Conduite, appuyés également par des orientations de la direction de la production nucléaire d'EDF (DPN) destinées à assouplir certaines exigences dans les parcours de formation, ont su mettre en place ou renforcer un certain nombre de dispositifs de facilitation pour les parcours de formation (séances libres sur simulateur, occupation de créneaux en soirée « trace 5 » du simulateur). Le dispositif majeur qui a été porté à la connaissance des inspecteurs est un système d'équivalence concrétisé par des fiches de traitement de thèmes (FTT). Les inspecteurs ont noté que ce principe des FTT était globalement apprécié par le personnel de la conduite.

Les inspecteurs estiment cependant ne pas avoir eu de réponses claires sur les dispositions mises en place pour tirer les enseignements de l'application de ces fiches au niveau local, et considèrent que le CNPE doit recueillir et capitaliser le REX de l'apport et des limites de l'utilisation des FTT pour compenser les séances de formation supprimées sur simulateur.

### **Programme de maintien de capacité des ingénieurs sûreté (MCIS)**

**Observation III.4 :** Les inspecteurs notent positivement le travail entrepris par le Service Sûreté Qualité (SSQ) en partenariat avec le SCF pour co-construire la demande locale du programme de MCIS, basée principalement sur la remontée des besoins des IS. La petite taille du collectif des IS contraint souvent les CNPE à mutualiser les formations à destination de ce métier. Dans le cas du CNPE de Nogent, plusieurs IS ont suivi leur formation sur les autres CNPE ces deux dernières années et n'ont pas pu profiter de la composante locale du programme de MCIS. Il est nécessaire de se rapprocher du maître d'ouvrage national (GPSN) pour trouver la solution la plus adaptée à ce sujet.

## Note d'organisation du SCF

**Observation III.5** : La note d'organisation et de fonctionnement du SCF du CNPE de Nogent [4] n'a pas été mise à jour depuis la création du service en 2016. Elle intègre l'antenne UTO aux effectifs du service et fait toujours référence au programme « Compétence », qui a été pérennisé par la DPN par la suite. Les inspecteurs ont noté que cette note sera mise à jour prochainement.

\*

\* \*

Vous voudrez bien me faire part **sous deux mois**, et **selon les modalités d'envoi figurant ci-dessous**, de vos 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.

Je vous rappelle par ailleurs qu'il est de votre responsabilité de traiter l'intégralité des constatations effectuées par les inspecteurs, y compris celles n'ayant pas fait l'objet de demandes formelles.

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](http://www.asn.fr)).

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

Le chef de division

signé par

Mathieu RIQUART