



Division de Caen

Hérouville-Saint-Clair, le 5 juillet 2011

N/Réf. : CODEP-CAE-2011-038058

**Monsieur le Directeur
de l'établissement AREVA NC de La Hague
50 444 BEAUMONT HAGUE CEDEX**

OBJET : Contrôle des installations nucléaires de base
Inspection n° INSSN-CAE-2011-0881 des 14, 15 et 16 juin 2011.

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) concernant le contrôle des installations nucléaires de base prévu à l'article 4 de la loi n° 2006-686 du 13 juin 2006 relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire, une inspection annoncée a eu lieu du 20 au 22 juin 2011 à l'établissement AREVA NC de La Hague, sur le thème du premier retour d'expérience de l'accident de Fukushima.

J'ai l'honneur de vous communiquer, ci-dessous, la synthèse de l'inspection ainsi que les principales demandes et observations qui en résultent.

Synthèse de l'inspection

L'Autorité de sûreté nucléaire a engagé en 2011 une campagne d'inspections ciblées sur le premier retour d'expérience de l'accident de Fukushima. Les inspections ciblées ont pour but de contrôler la conformité des installations au référentiel existant vis à vis de la gestion des situations d'urgence et des risques de séisme, d'inondation, de perte d'alimentation électrique et de perte de sources froides. Ces inspections ciblées sont réalisées en supplément des évaluations complémentaires de sûreté prescrites par l'ASN à AREVA NC par la décision n°2011-DC-0217¹ du 5 mai 2011 de l'ASN. Pour l'établissement AREVA NC de La Hague, et compte-tenu de sa taille, cinq inspections ciblées sont planifiées de juin à septembre 2011 afin de traiter tous les thèmes sur l'ensemble du site. L'inspection du 14 au 16 juin 2011 portait sur le thème de la gestion des pertes d'alimentation électriques et de refroidissement pour le périmètre de la direction exploitation traitement recyclage (DETR) de l'établissement, à savoir la totalité des ateliers de traitement et de recyclage des usines UP2-800 (INB 117) et UP3-A (INB 116). Les deux inspecteurs de l'ASN étaient accompagnés de représentants de l'IRSN. La Commission locale d'information près de l'établissement d'AREVA NC de La Hague a pu participer en tant qu'observateur à cette inspection.

¹ Consultable sur le bulletin officiel de l'ASN sur www.asn.fr

L'inspection qui s'est déroulée sur trois jours a été consacrée lors de la première journée au thème de la perte des alimentations électriques, notamment sur les moyens disponibles en termes de surveillance du fonctionnement des alimentations électriques et de sauvegarde en cas de perte des alimentations électriques normales et secourues. La deuxième journée a concerné le thème de la perte du refroidissement des installations, notamment des moyens relatifs à la surveillance du refroidissement, à la sauvegarde des installations à fort enjeu de sûreté et à leur conduite en cas de perte des alimentations électriques. Enfin, la dernière journée a été consacrée aux aspects plus génériques tels que l'organisation et les formations et exercices des opérateurs en situations dégradées du point de vue de la perte des alimentations électriques et du refroidissement ainsi qu'aux compléments d'information à apporter à l'issue des deux premières journées. Au cours de ces trois journées, les inspecteurs ont alterné les examens de procédures et justificatifs en salle avec des visites des salles de conduites et des installations de différents ateliers de la direction DETR.

Au vu de cet examen par sondage, l'organisation définie et mise en œuvre au sein de la DETR pour intégrer la gestion des pertes électriques et de refroidissement dans les ateliers semble bonne. Cette inspection a fait l'objet de deux constats d'écart. Un certain nombre de compléments d'information et d'observations présentés ci-après devront également être pris en compte par l'exploitant.

A. Demandes d'actions correctives

A.1. Dysfonctionnement du système de mesure du niveau de carburant dans les cuves enterrées des groupes électrogènes de sauvegarde

La distribution électrique sur l'établissement AREVA NC de La Hague distingue trois régimes possibles : le fonctionnement normal (alimentation de tous les récepteurs électriques du site par le réseau RTE), le fonctionnement de secours (alimentation partielle du site par la centrale autonome de 20 kVA avec maintien des fonctions de sûreté ainsi que quelques ventilations des bâtiments) et le fonctionnement en mode de sauvegarde où seules les fonctions importantes pour la sûreté (FIS) sont sauvegardées électriquement. Le mode de sauvegarde permet uniquement de maintenir les FIS à partir du fonctionnement de groupes électrogènes de sauvegarde (GES) redondants et disposant chacun d'une cuve réservoir de carburant. Dans la configuration de sauvegarde, la conduite des installations se fait uniquement depuis le poste de repli de chaque atelier. Alors que les alimentations électriques générales en mode normal et en mode de secours sont pilotées par la DEMC (direction exploitation des moyens communs), le fonctionnement de la distribution électrique en mode de sauvegarde est implanté et conduit depuis chaque atelier concerné de la DETR.

Lors de la visite des groupes électrogènes de sauvegarde (GES) des voies A et B de l'atelier BSI², les inspecteurs ont relevé que les jauges pneumatiques servant à la mesure du niveau de carburant présent dans les cuves n'indiquaient pas les valeurs mentionnées sur les fiches d'instrumentation et de contrôle (FIC) émises à fréquence bihebdomadaire.

L'explication apportée par l'exploitant, après une première analyse, a confirmé la défaillance du système de mesure par les pompes pneumatiques et a précisé que les mesures du niveau de carburant étaient réalisées, contrairement au mode opératoire établi, à l'aide d'une pige plongeant dans chaque cuve. Les valeurs relevées sur les deux jauges pneumatiques indiquaient un volume inférieur d'environ 250 litres au niveau mesuré avec les piges pour chaque cuve le jour de l'inspection et étaient même en deçà du volume minimal requis correspondant à 750 litres, la moitié de la capacité de la cuve enterrée.

² Bâtiment de Stockage Intermédiaire : entreposage et expédition des conteneurs d'oxyde de plutonium (PuO₂)

Je vous demande de procéder sans délai à la correction du mode opératoire de vérification périodique du niveau de carburant dans les cuves des groupes électrogènes de sauvegarde afin de prendre en compte le réglage des jauges pneumatiques lors de chaque vérification. Compte tenu du fait que vos représentants ont indiqué aux inspecteurs qu'en première approche, les jauges pneumatiques installées semblaient peu fiables, je vous demande d'étudier leur remplacement par des dispositifs robustes en vue de garantir l'information de réserve de carburant des groupes électrogènes de sauvegarde

A.2. Absence de déclaration d'un événement significatif impliquant la sûreté et concernant un démarrage intempestif d'un GES

Au cours de l'examen des actions de REX tirées des problèmes de démarrage de groupe électrogène de sauvegarde (GES), il a été présenté une « INFO Sûreté » du mois d'août 2010 concernant le démarrage intempestif constaté le 02 août 2010 du GES de la voie A de l'atelier R7 qui a été traité en constat interne par l'établissement.

Conformément au guide de l'ASN d'octobre 2005 sur les critères de déclaration des événements significatifs impliquant la sûreté, le critère 2 indique que toute *mise en service manuelle ou automatique, intempestive ou non, d'un des systèmes de protection et/ou sauvegarde, à l'exception des mises en services intentionnelles résultant d'actions programmées en vue de maintenir une fonction importante de sûreté* nécessite une déclaration d'événement auprès de l'ASN.

Je vous demande, conformément au guide de déclaration ASN d'octobre 2005, de procéder à la déclaration d'un événement significatif impliquant la sûreté pour le démarrage intempestif du groupe électrogène de sauvegarde mentionné ci-dessus.

A.3. Corrosion des cuves de carburant enterrées et des tuyauteries d'alimentation des GES

Comme précisé ci-avant, le mode électrique de sauvegarde permet uniquement de maintenir les fonctions importantes pour la sûreté (FIS) à partir du fonctionnement de groupes électrogènes de sauvegarde (GES) redondants situés près des ateliers concernés et disposant chacun d'une cuve à carburant.

Lors de la visite des cuves enterrées des GES des voies A et B des ateliers BSI, R1-R7³ et T1-T7⁴, les inspecteurs ont examiné l'état de corrosion des parties visibles. En particulier, il a été identifié en présence des exploitants que la majorité des parties supérieures des cuves de carburant enterrées ainsi que des tuyauteries d'alimentation des groupes électrogènes de sauvegarde présentait un état de corrosion marqué.

Je vous demande, d'une part, de procéder à un état des lieux du niveau de corrosion de l'ensemble des cuves de carburant enterrées ainsi que des tuyauteries associées des GES de votre établissement. Je vous demande, d'autre part, pour les cuves et tuyaux qui présenteraient un état de corrosion important, de procéder aux actions correctives nécessaires.

Pour ces deux demandes, je vous demande d'associer à vos réponses un calendrier de la démarche.

³ Les ateliers T7 et R7 ont pour fonction la vitrification des résidus de combustibles nucléaires usés, l'entreposage des conteneurs de verre réalisés ainsi que leur reprise et chargement dans une navette en vue de leur transfert

⁴ Les ateliers T1 et R1 ont pour fonction le cisailage et la dissolution des assemblages combustibles nucléaires usés

A.4. Note Technique de REX 59 concernant le réglage des protections magnétiques des onduleurs

Au cours de l'examen des actions de retour d'expérience (REX) tirées des évènements de défaut d'isolement des installations ou des matériels électriques, les inspecteurs ont demandé des compléments d'information au sujet de l'état d'avancement de la note technique de REX n°59 concernant le réglage des protections magnétiques des onduleurs. A la suite d'un premier événement qui s'était produit dans le courant de l'année 2007, une note technique de REX avait été ouverte dans le but de procéder à la vérification et au réglage de ces protections magnétiques dans les différents ateliers de l'établissement afin de pallier leur éventuel défaut de fonctionnement.

Lors de l'inspection, à la question des inspecteurs de connaître l'état d'avancement de cette note technique de REX, les représentants de la DQSSE⁵ ont précisé que celle-ci n'était toujours pas clôturée et qu'un certain nombre d'ateliers devait encore définir les actions de contrôle.

Lors d'une précédente inspection sur le périmètre DETR/CD⁶ de l'établissement, le 24 mai 2011, une perte de l'alimentation électrique PEX⁷/PS⁸ sur les unités de ventilation du procédé 2005 et 2240 survenue le 7 février 2011 (événement référencé WDYS 2011-00206) avait été présentée par l'exploitant aux inspecteurs. L'exploitant avait identifié un arrêt de l'onduleur VBQ22 du fait que la protection magnétique du disjoncteur, située en aval du transformateur secours, s'était déclenchée, générant la perte d'alimentation électrique des récepteurs en aval dont les unités de la ventilation procédé 2005-2240.

Je vous demande de terminer la mise en œuvre des recommandations de la note technique de REX n°59 engagée depuis 2007 et qui n'est pas encore achevée. Vous me ferez connaître la situation exacte du solde des actions identifiées et, pour les actions qui ne seraient pas encore soldées, de justifier cette situation du point de vue de l'impact sur la sûreté des installations.

A.5. Indicateurs de surveillance des FIS dans le local de repli R1

Lors de la visite du local de repli de l'atelier de cisailage-dissolution R1, les inspecteurs ont vérifié le bon fonctionnement du report des paramètres des fonctions importantes pour la sûreté (FIS) sur les différentes baies du local. Les paramètres de fonctionnement des FIS sont majoritairement suivis par l'intermédiaire d'indicateurs appelés barregraphes et représentant une valeur mesurée sous forme d'une barre composée de 100 digits lumineux.

Sur la baie SICR 5, les inspecteurs ont relevé que les valeurs de température affichées sur certains barregraphes oscillaient sur des plages comprises entre 20°C et 28°C, 20°C et 30°C et 20°C à 35°C respectivement pour les indicateurs 26110T.i10-21, 26110T.i30-6 et 26110T.i50-21.

Sur la baie SICR 4, les inspecteurs ont également identifié que le barregraphe indiquant la vitesse de rotation de la décanteuse pendulaire centrifuge (DPC) présentait deux valeurs incohérentes puisqu'une barre indiquait 100% et l'autre 0%. Le jour de l'inspection, la DPC de la chaîne B était à l'arrêt.

Je vous demande de procéder dans les meilleurs délais à la maintenance corrective des barregraphes défaillants dans le local de repli de l'atelier R1 et de me détailler ces actions correctives.

⁵ Direction Qualité, Sûreté, Sécurité et Environnement

⁶ La DETR / Cisailage Dissolution comprend les ateliers T1 et R1

⁷ Courant permanent d'exploitation

⁸ Courant permanent de secours

A.6. Stockage de canalisations de sauvegarde sur canalisations FIS

En cas d'indisponibilité prolongée du réseau de distribution électrique de l'établissement, tous les récepteurs électriques associés à une fonctions importantes pour la sûreté (FIS) sont alimentés par les groupes électrogènes de sauvegarde (GES). Concernant la production de refroidissement alimentant les ateliers T1, T2 et T7, les pompes des boucles de refroidissement 3083-30 et 3083-50 ainsi que les équipements de refroidissement des produits de fission et des fines sont ainsi sauvegardés.

Par ailleurs, parmi les autres moyens de secours possibles pour ces dispositifs de refroidissement en cas de dysfonctionnement éventuel de la sauvegarde, deux brides en attente permettent le raccordement par flexible à une autre boucle afin de maintenir le refroidissement des boucles internes 6220 et 6221.

Lors de la visite de l'atelier d'extraction concentration T2, au niveau du plénum 615.3, les inspecteurs ont relevé que les flexibles permettant le raccordement précité aux brides étaient entreposés directement sur des canalisations de refroidissement sur lesquelles étaient apposées une étiquette « FIS ». Compte tenu de la charge exercée sur ces canalisations, l'entreposage actuel des flexibles sur ces canalisations FIS provoquerait, en cas de séisme, une contrainte supplémentaire et un risque de détérioration mécanique par vibrations susceptibles d'endommager ces canalisations de refroidissement FIS.

Je vous demande de procéder, sans délai, à l'enlèvement des flexibles actuellement déposés sur des canalisations de refroidissement FIS et de les entreposer en un endroit adapté prévu à cet effet.

A.7. Absence de fermeture d'un bouchon d'étanchéité après maintenance vanne

Au cours de la visite du local C 757.3 de l'atelier T2 dans lequel chemine la boucle de refroidissement 101, les inspecteurs ont observé l'état du local et notamment la fin d'une intervention de remplacement de vanne. A l'examen visuel des différents organes, les inspecteurs ont relevé que le bouchon d'étanchéité de la vanne qui venait d'être remplacée n'avait pas été refermé.

Je vous demande de procéder à la fermeture de l'étanchéité de la vanne ci-dessus et de sensibiliser les agents de maintenance à la nécessité d'une refermeture effective de tous les bouchons d'étanchéité.

A.8. Visite du local pompes de l'unité 6260 de l'atelier T2

Au cours de la visite de la salle des pompes C 831.1 de l'atelier T2, les inspecteurs ont relevé, d'une part, que le dispositif anti-débattement de la pompe 105 (pompe à l'arrêt) permettant la circulation de l'eau de refroidissement des unités 6220 et 6221 n'était pas resserré sur la ligne. D'autre part, la pompe 106 permettant également la circulation de l'eau de refroidissement des unités 6220 et 6221, était dépourvue de sa réserve d'huile.

Je vous demande de procéder à la vérification de ces systèmes permettant le bon fonctionnement de la distribution d'eau de refroidissement de l'unité 6260 et le cas échéant, de procéder aux traitements correctifs nécessaires.

B. Compléments d'information

B.9. Délai d'avitaillement des cuves de carburant des GES après séisme important

Au cours de la visite de certains groupes électrogènes de sauvegarde (GES) des ateliers, les inspecteurs ont vérifié leurs implantations géographiques respectives dans le périmètre de la DETR. Certains GES, tels que ceux de l'atelier BSI ou R1-R7, sont implantés dans des bâtiments spécifiques et distincts des ateliers pour lesquels ils assurent la fourniture électrique de sauvegarde. D'autres, tels que ceux des ateliers T1-T7, sont implantés directement dans le génie civil des ateliers pour lesquels ils fournissent l'électricité de sauvegarde. Pour l'ensemble des GES de la DETR, les cuves de stockage de carburant sont situées systématiquement à proximité immédiate à l'extérieur des bâtiments abritant les GES.

Dans le cas d'une situation de crise et de la nécessité d'avoir recours aux GES pour alimenter les ateliers, compte tenu de l'autonomie en carburant dimensionnée à environ 24 heures pour le fonctionnement des GES, la mise en place de l'organisation de l'avitaillement devra intervenir rapidement. A ce titre, les contraintes d'accès possibles pour les avitaillements doivent être analysées. A la question posée par les inspecteurs sur le dimensionnement des voiries desservant ces GES sur les tenues au séisme, et notamment sur les possibilités d'accès pour les avitaillements des cuves en carburant, les exploitants ont précisé aux inspecteurs que le réseau électrique de sauvegarde était dimensionné pour la tenue au séisme. En revanche, concernant les modalités d'accès pour les avitaillements des différents GES pour les situations post-séismes, les exploitants n'ont pas été en mesure de préciser si les cheminements identifiés pour procéder à la fourniture nécessaire de carburant au niveau de chaque GES étaient compatibles avec l'état présumé du génie civil de tous les bâtiments et voiries après un séisme important.

Je vous demande de vous positionner quant à la nécessité d'identifier les contraintes d'accès possibles pour les avitaillements des cuves des GES en carburant au regard de la tenue au séisme des bâtiments, des passerelles, des racks de distributions ou de tout autre équipement se situant sur les chemins d'accès aux cuves de carburant des GES.

B.10. Calcul du dimensionnement de l'autonomie en carburant des cuves des GES

Lors de la présentation de l'inventaire des GES des ateliers de la DETR, les exploitants ont précisé aux inspecteurs que l'autonomie minimale de fonctionnement des GES du fait de la capacité de leur cuve de carburant était d'environ 24 heures.

A la suite de l'examen des FIC (fiches instrumentation et contrôles) des contrôles périodiques des deux GES de l'atelier BSI, les inspecteurs ont pu relever que l'exigence de volume minimale était de 750 litres pour chaque cuve. Dans la mesure où la capacité de chaque cuve de carburant de l'atelier de BSI est de 1500 litres et que la consommation de chaque GES est de l'ordre de 55 litres par heure, l'autonomie de fonctionnement de chacun des deux GES est donc de l'ordre de 13 heures et quarante minutes selon cette hypothèse.

Je vous demande de vous positionner quant à l'exigence indiquée d'une contenance de 750 litres de carburant par cuve de carburant pour les GES de l'atelier BSI au regard du besoin d'autonomie de 24 heures en mode de sauvegarde. Vous veillerez à étendre votre réponse à l'ensemble des cuves des GES des ateliers de la DETR.

B.11. Implantation des locaux de repli des ateliers R1 et R7

Sur le même registre que le sujet développé au paragraphe B.1, les inspecteurs ont identifié lors de la visite de la salle de repli de l'atelier R1 que l'accès de celle-ci se faisait soit par l'extérieur, soit par l'intérieur depuis le couloir B 3905-1. Concernant l'accès par l'extérieur, celui-ci est à proximité directe de la SSBU (sous-station bâtiment unité) et en dessous d'une extension de l'atelier R1. En cas de séisme, l'accès à la salle de repli de l'atelier R1 peut potentiellement être empêché du fait de la ruine de ces deux ouvrages s'ils n'étaient pas qualifiés au séisme de référence. Concernant l'accès par l'intérieur, la salle de repli de l'atelier R1 est également accessible depuis l'intérieur de l'atelier en empruntant le couloir B 3905-1 dans lequel de l'eau glacée et de l'eau non traitée transitent dans des canalisations implantées au plafond du couloir. En cas de séisme, la rupture de ces canalisations, non dimensionnées au séisme, pourrait inonder la salle de repli de l'atelier R1. Une remarque identique a été formulée par les inspecteurs à l'exploitant lors de la visite du local de repli de l'atelier R7.

Enfin, accessible depuis ce même couloir, la salle réactifs B 3907-1 présente des risques de vapeur (température haute) et d'asphyxie du fait de la présence d'azote. En cas de séisme, les désordres créés dans la salle des réactifs pourraient potentiellement rendre impossible l'intervention des opérateurs pour la conduite en mode de sauvegarde.

Je vous demande de vous positionner quant à la garantie d'accès au local de repli de l'atelier R1 et R7 en cas de séisme et des conséquences possibles sur les locaux intérieurs contigus. Vous veillerez à étendre votre réponse aux autres locaux de repli des ateliers de la DETR.

B.12. Mise en cohérence des modes opératoires de sauvegarde avec le chapitre 8 des RGE

Au cours de la visite de la salle de conduite de l'atelier T4 / BSI, les inspecteurs ont examiné les documents opérationnels rédigés à l'attention des différents acteurs pour la conduite des installations en mode de sauvegarde. Notamment, en présence du chef de quart qui occupe généralement la fonction de coordonateur, les notes précisant les actions à effectuer en cas de perte de la ventilation ainsi que de perte électrique ont été déroulées. Alors que la note UPU 104 concernant les actions à effectuer en cas de perte de ventilation précise l'obligation de déclencher le PUI à partir d'un certain stade, la note concernant la conduite à tenir en cas de perte électrique ne précise pas l'éventualité de devoir recourir au déclenchement du PUI.

Je vous demande, en cohérence avec le chapitre 8 des Règles Générales d'Exploitation (RGE) et à l'instar de ce qui est prévu en cas de perte de la ventilation, de vous positionner quant à l'ergonomie de la note « perte électrique » de sorte que le coordonateur puisse identifier le plus en amont possible la nécessité éventuelle de devoir faire déclencher le PUI pour garantir les délais de rigueur.

B.13. Tenue des grilles des aéroréfrigérants de l'unité 6260 en cas de séisme

Le refroidissement des ateliers T1, T2 et T7 est produit par l'unité 6260 de l'atelier T2, laquelle est composée de six modules d'aéroréfrigérants à tirage induit 6260-10/20/30/40/70/80. Au cours de l'année 1993, une modification a été apportée sur chacun des modules d'aéroréfrigérants pour positionner en partie supérieure une structure grillagée composée de six secteurs en « camembert » égaux en surface et reposant sans fixation particulière sur un cadre métallique. En dessous de ces structures grillagées tourne une hélice de plusieurs mètres de diamètre afin de créer une convection de l'air pour refroidir les canalisations de l'unité 6260 contenant les fluides caloporteurs.

A la question des inspecteurs de savoir si la tenue au séisme de ces structures grillagées avait été appréhendée au moment de la modification, l'exploitant a précisé que seule la tenue globale au séisme des aéroréfrigérants en lien avec la surcharge apportée avait été vérifiée à la suite de la modification. Concernant l'éventuel soulèvement des secteurs grillagés et la possibilité que ceux-ci retombent sur leur cadre et donc bloquent la giration de l'hélice, aucune réponse n'a pu être apportée le jour de l'inspection.

Je vous demande de vous positionner quant à la maîtrise du maintien du refroidissement en cas de séisme du fait de l'absence de fixation des structures grillagées sur les parties supérieures des aéroréfrigérants.

B.14. Renforcement du suivi individuel des opérateurs pour les formations et recyclages

Lors de la dernière journée d'inspection, un point a été consacré sur le contenu des formations et les fréquences des recyclages de chaque opérateur dans le but de disposer, à tout instant, d'équipes efficaces pour l'intervention et la conduite des installations en mode de sauvegarde. Concernant la participation des opérateurs à l'exercice annuel de mise en sauvegarde « usine », les exploitants ont précisé qu'une seule équipe de l'atelier pouvait de facto participer à l'exercice annuel. Dans la mesure où les ateliers sont constitués de cinq équipes fonctionnant en régime de « 5 x 8 », à la condition que les exploitants s'assurent du roulement des équipes pour la participation aux exercices annuels, la probabilité qu'une équipe participe à un exercice « usine » est donc au mieux de cinq ans.

Sur le sujet du suivi des formations et des recyclages des opérateurs, et comme déjà identifié dans la lettre de suites de l'inspection inopinée du 14 avril 2011 sur le thème de l'incendie au sein du périmètre de l'atelier T2, le suivi individuel des compétences et de la participation aux différents exercices n'est pas systématiquement reporté.

Je vous demande de vous positionner quand au suivi actuel des opérateurs en matière de participation aux formations et recyclages au regard du maintien et de la garantie de leur compétence pour la sûreté des installations.

B.15. Suspicion de défaillance d'un moteur de l'unité 3083-50

Lors de la visite de l'unité 3083-50 de l'atelier T2 en salle B 731-3, les inspecteurs ont procédé à la vérification de l'état général des matériels assurant une fonction importante pour la sûreté pour le refroidissement des installations. Parmi ceux-ci, un bruit de type claquement a été détecté par les inspecteurs en présence de l'exploitant dans la canalisation au niveau de la pompe P38502..

Je vous demande de m'indiquer votre diagnostic quant au claquement identifié dans la canalisation au niveau de la pompe P38502.

B.16. Renforcement de l'identification du rôle de la DETR/T en cas de perte d'alimentation électrique

La note référencée HAG UTI 038 Rév.00 décrit les dispositions à prendre en cas de perte totale ou partielle de l'alimentation électrique de l'établissement. Notamment, le rôle et les missions des acteurs principaux sont listés : celles du chef de quart DEMC/PE/P, celles des membres de la structure d'encadrement postée (ingénieur sûreté d'établissement, technicien supérieur de quart, chef de quart radioprotection) et celles de la Force Locale de Sécurité.

Par ailleurs, dans le cas d'une situation de sauvegarde, la fiche réflexe HAG MAIC 034 Rév.02 indique que le chef de quart DETR/T a notamment pour rôle de faire contacter par la FLS les astreintes groupe diesel et avitailleur afin que ceux-ci réintègrent le PC de sauvegarde DEMC Est ou Ouest selon la configuration de l'événement. Le rôle et les missions du chef de quart DETR/T pour la maintenance et les interventions sur les installations de sauvegarde ne sont pas précisés dans la note HAG UTI 038 précitée.

Je vous demande de vous positionner quant à l'absence de l'indication de l'intervention du chef de quart DETR/T dans la note précisant la conduite à tenir en cas de perte d'alimentation électrique du point de vue de l'efficacité de l'organisation des équipes d'astreinte en cas de situation de crise nécessitant de la mise en œuvre des groupes électrogènes de sauvegarde.

C. Observations

C.17. Préparation et déroulement de cette inspection

Les inspecteurs estiment que les équipes de la DETR, de l'ingénierie sûreté et plus largement des entités concernées par l'ordre du jour de cette inspection ont mené un travail préparatoire important et de bonne qualité et que ces mêmes acteurs ont fait montre d'une forte disponibilité au cours des trois jours de l'inspection en vue de répondre aux questions soulevées par les inspecteurs.



Vous voudrez bien me faire part de vos observations et réponses concernant ces points dans un délai qui n'excèdera pas **deux mois**. Pour les engagements que vous seriez amené à prendre, je vous demande de bien vouloir les identifier clairement et d'en préciser, pour chacun, l'échéance de réalisation.

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

**Pour le directeur général de l'ASN et par délégation,
Le chef de division,**

SIGNEE PAR

Simon HUFFETEAU