

Hérouville-Saint-Clair, le 31 janvier 2014

N/Réf. : CODEP-CAE-2014-004700

**Monsieur le Directeur
de l'établissement AREVA NC de La
Hague
50444 BEAUMONT HAGUE CEDEX**

OBJET : Contrôle des installations nucléaires de base.
Inspection n° INSSN-CAE-2014-0424 du 23 janvier 2014.

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 L. 592-21 du code de l'environnement, une inspection annoncée a eu lieu le 23 janvier 2014 à l'établissement AREVA NC de La Hague, sur le thème de l'agression interne sur les ateliers de cisailage et de dissolution de la direction d'exploitation du traitement et du recyclage (DETR).

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'inspection du 23 janvier 2014 portait sur la gestion du risque d'agression interne sur les ateliers T1 et R1¹ du site de la Hague. On entend par agression interne tout événement ou situation qui trouve son origine à l'intérieur de l'installation et qui peut entraîner de manière directe ou indirecte des dommages aux éléments importants pour la protection des intérêts mentionnés à l'article L. 593-1 du code de l'environnement.

Les inspecteurs ont examiné les risques associés aux opérations de manutention réalisées à l'intérieur des ateliers et notamment les dispositions prévues pour les engins de manutention susceptibles de transférer des charges contenant des substances radioactives ou des charges à l'aplomb d'équipements contenant des substances radioactives ou qui participent à des fonctions de sûreté. Ces engins de manutention sont à fiabilité renforcée et doivent faire l'objet de consignes d'exploitation adaptées et cohérentes avec les études de sûreté. Les inspecteurs ont également vérifié les contrôles périodiques

¹ T1 et R1 sont les ateliers de cisailage et de dissolution des assemblages combustibles usés traités respectivement dans les usines UP3 et UP2-800 du site de La Hague

réalisés afin de surveiller les différents circuits de fluides caloporteurs. Les inspecteurs ont visité les locaux de l'atelier T1 dans lesquels sont localisés les engins de manutention à fiabilité renforcée et ceux pour lesquels le référentiel de sûreté de l'atelier impose une position de garage sûre.

Au vu de cet examen par sondage, l'organisation définie et mise en œuvre concernant la prise en compte du risque d'agression interne sur les ateliers T1 et R1 paraît perfectible. L'exploitant doit notamment s'attacher à vérifier la cohérence entre les exigences définies dans les rapports de sûreté des ateliers et les consignes des engins de manutention à fiabilité renforcée destinées aux équipes d'exploitation.

A Demandes d'actions correctives

A.1 Vérification des exigences de sûreté applicables aux engins de manutention à fiabilité renforcée des ateliers T1 et R1

Les inspecteurs ont demandé à l'exploitant de justifier la vérification des exigences de sûreté définies dans le volume B du rapport de sûreté des ateliers R1 et T1 pour les engins de manutention à fiabilité renforcée. Ils ont notamment demandé comment, pour ces équipements, sont vérifiés que « *le taux d'utilisation du levage en charge est inférieur ou égal à 25 % du temps de service du pont* » et « *que l'utilisation moyenne est inférieure ou égale à cinq charges manutentionnées par heure de service du pont* ». L'exploitant a répondu qu'il n'a pas mis en œuvre de disposition particulière lui permettant de vérifier ces deux exigences. Les inspecteurs ont souligné que, dans le volume B du rapport de sûreté de ces deux ateliers, la démonstration de sûreté de la fiabilité renforcée vis-à-vis du risque de lâcher de charge de ces ponts repose en partie sur ces deux exigences et qu'il est donc indispensable que des dispositions soient établies afin de les garantir.

Je vous demande de prendre des dispositions afin de vous assurer que les exigences énoncées dans le volume B du rapport de sûreté des ateliers T1 et R1 concernant les engins de manutention à fiabilité renforcée sont respectées. Je vous demande également de vous positionner concernant la déclaration d'un évènement significatif ou intéressant pour la sûreté.

A.2 Utilisation et positionnement des ponts roulants pour lesquels est définie une position de garage sûre

Les inspecteurs se sont rendus dans le local 319-3 de l'atelier T1 dans lequel se trouve le pont roulant 319-3-10 qui dispose d'une position de garage sûre. Lorsqu'ils sont arrivés dans le local, les inspecteurs ont vérifié que le pont était bien verrouillé. Ils ont constaté que le pont n'était pas positionné tel que requis sur le plan annexé à sa consigne d'utilisation.

Je vous demande de prendre des dispositions pour que les consignes d'utilisation des ponts pour lesquels une position de garage sûre est définie dans le rapport de sûreté de l'atelier soient respectées. Je vous demande également de vous positionner concernant la déclaration d'un évènement significatif ou intéressant pour la sûreté.

Les inspecteurs ont souhaité vérifier les conditions de fonctionnement du pont roulant 319-3-10 telles que prévues dans le volume B du rapport de sûreté de l'atelier T1. En effet, le rapport de sûreté prévoit que : « *après utilisation du pont, si celui-ci n'a pas été ramené à sa position garage sûre avant retrait de la clef, il y a déclenchement d'un klaxon* ». L'exploitant a manœuvré et fait déplacer le pont jusqu'au milieu du local. Il a ensuite fait retirer la clef de commande de son boîtier. Les inspecteurs ont noté qu'aucun signal sonore ne s'est alors déclenché pour signaler le mauvais positionnement du pont. Les inspecteurs et l'exploitant ont relevé que le disjoncteur du tableau d'alarme de l'engin de manutention était ouvert. L'exploitant a précisé que le pont avait été utilisé le matin même mais il n'a pu apporter d'élément au cours de l'inspection attestant que les alarmes étaient alors fonctionnelles.

Je vous demande de prévoir des dispositions pour que les engins de manutention pour lesquels une position de garage sûre est définie dans le rapport de sûreté de l'installation T1 et des autres installations du site ne puissent pas être utilisés sans que les alarmes associées à cette position de garage sûre ne soient opérationnelles. Par ailleurs, je vous demande de préciser si les dispositifs d'alarme associés à la position de garage sûre étaient bien opérationnels lorsque le pont roulant 319-3-10 a été utilisé le matin du 23 janvier 2014.

A.3 Verrouillage du pont roulant 319-3-10 de l'atelier T1

Les inspecteurs ont souligné le fait que conformément au document 2004-14933 « définitions des organes à verrouiller », les ponts de manutention à position de garage sûre doivent faire l'objet d'un verrouillage par le chef d'installation et non par le chef de quart. Lors de l'examen de la consigne d'utilisation du pont roulant 319-3-10 de l'atelier T1, les inspecteurs ont noté que ce pont est condamné à l'aide d'une clé disponible auprès du chef de quart. Ce pont est un engin de manutention défini dans le volume B du rapport de sûreté de l'atelier T1 comme requérant une position de garage sûre.

Je vous demande, de prendre les dispositions nécessaires pour que le pont roulant 319-3-10 de l'atelier T1 soit verrouillé par le chef d'installation tel que requis pour les engins de manutention à position de garage sûre.

A.4 Cohérence entre les consignes particulières d'utilisation des engins de manutention à fiabilité renforcée 617-3-10, 812-3-10 et 319-3-10 et le rapport de sûreté de l'atelier T1

Lors de l'examen des consignes d'utilisation des engins de manutention à fiabilité renforcée de l'atelier T1, les inspecteurs ont noté que les dispositions prévues dans le volume B du rapport de sûreté de l'atelier T1 pour ces engins de manutention à disponibilité renforcée ont bien été reprises dans ces consignes. Néanmoins, certaines exigences citées dans les consignes ne se retrouvent pas dans les dispositions de sûreté en exploitation décrites dans le rapport de sûreté de l'atelier. Il s'agit :

- pour le pont roulant 617-3-10 de l'atelier T1 : d'une disposition imposant une comptabilisation du temps de survol de la trappe d'accès dans le local 319-3 ainsi qu'une limitation au maximum de ce temps de survol,
- pour le pont roulant 812-3-10 : d'une durée d'intervention inférieure à 8 heures et d'une imposition de la température des cuves 2230A/B.10 qui doit être inférieure à 60 degrés,
- pour le pont roulant 319-3-10 : de conditions de volume et de composition des solutions contenues dans la cuve 2008-10.

Les inspecteurs ont demandé à l'exploitant si ces dispositions sont conformes à des exigences de sûreté mais l'exploitant n'a pas pu, au cours de l'inspection, apporter d'élément de justification de ces dispositions supplémentaires.

Je vous demande de vous assurer de la cohérence entre les exigences de sûreté prévues dans le volume B du rapport de sûreté et celles mentionnées dans les consignes d'utilisation des ponts roulants 617-3-10, 812-3-10 et 319-3-10 de l'atelier T1 ; si nécessaire, vous procéderez au plus tôt à la mise à jour du volume B du rapport de sûreté de l'atelier T1. Je vous demande également, dans ce cas, de vous positionner concernant la déclaration d'un événement significatif ou intéressant la sûreté.

A.5 Contrôles périodiques des compteurs d'activité disposés sur les unités des fluides caloporteurs (unité 2260) des unités de dissolution des ateliers T1 et R1

Lors de l'examen des contrôles périodiques réalisés sur les fluides caloporteurs dans le cadre du chapitre 9 des RGE de l'atelier T1, les inspecteurs ont demandé à l'exploitant de justifier l'absence de contrôle périodique sur les compteurs d'activité qui sont positionnés sur les circuits de chauffage (unité 2260)

des appareils des unités de dissolution afin de contrôler l'étanchéité des circuits. Ces compteurs sont classés comme éléments importants pour la protection. Au cours de l'inspection, l'exploitant n'a pas pu apporter d'élément justifiant cette absence de contrôle sur les compteurs d'activité positionnés sur les unités 2260 de l'atelier T1 tel que demandé au titre de l'article 5.1 de l'arrêté du 7 février 2012 fixant les règles générales relatives aux installations nucléaires de base.

Je vous demande de rendre cohérentes les dispositions prévues dans les règles générales d'exploitation de l'atelier T1 et le classement comme éléments importants pour la protection des compteurs gamma de surveillance de l'activité radiologique des fluides caloporteurs qui sont positionnés sur les boucles des unités 2260 des ateliers T1.

A l'issue de l'inspection, les inspecteurs ont vérifié les dispositions requises dans le chapitre 4 des RGE des ateliers R1 et T1 en cas d'indisponibilité totale ou partielle d'équipements des circuits de fluides caloporteurs (unités 2260 et 2083) et notamment en cas d'indisponibilité des compteurs d'activité positionnés sur ces circuits. Ils ont noté qu'aucune disposition n'est prévue à ce titre dans le chapitre 4 des règles générales d'exploitation (RGE) de ces deux ateliers.

Je vous demande de conduire une analyse et de vous positionner concernant l'absence de mise en configuration particulière des unités 2260 des ateliers R1 et T1 en cas d'indisponibilité totale ou partielle des équipements de ces unités.

En fonction de l'analyse que vous ferez afin de répondre à ces différents points, je vous demande, le cas échéant, de vous positionner concernant la déclaration d'un événement significatif ou intéressant pour la sûreté.

A.6 Vérification du bon fonctionnement du frein de sécurité du pont roulant 319-3-10 de l'atelier T1

Les inspecteurs ont examiné les contrôles de bon fonctionnement réalisés sur le frein de sécurité du pont roulant 319-3-10 qui est classé, dans le rapport de sûreté de l'atelier T1, comme étant à fiabilité renforcée. L'exploitant a précisé que ces contrôles ne sont pas effectués dans le cadre des contrôles réglementaires du pont mais lors des contrôles de maintenance préventive. Dans la fiche de contrôle présentée au titre de l'année 2013, les inspecteurs ont noté que la mention « sans objet » avait été portée dans la ligne correspondant au contrôle du frein de sécurité. L'exploitant n'a pas pu fournir au cours de l'inspection le résultat d'un contrôle satisfaisant attestant du bon fonctionnement du frein de sécurité de ce pont. Les inspecteurs ont signalé à l'exploitant qu'il est anormal qu'une mention « sans objet » soit portée pour un contrôle prévu sur un élément de sécurité d'un équipement de manutention. Les inspecteurs ont souligné que le frein de sécurité répond à une exigence du rapport de sûreté de l'installation pour les ponts à fiabilité renforcée

Je vous demande de prendre des dispositions afin que les contrôles prévus lors des opérations de maintenance préventive soient bien effectués. Je vous demande également de m'indiquer, en apportant le cas échéant les justifications nécessaires, si le contrôle du bon fonctionnement du frein de sécurité du pont roulant 319-3-10 de l'atelier T1 a bien été réalisé pour l'année 2013.

A.7 Vérification du bon fonctionnement du zonage des ponts ayant une position de garage sûre

Les inspecteurs ont examiné les contrôles de bon positionnement dans la zone prévue des ponts définis dans le rapport de sûreté des ateliers R1 et T1 comme engins de manutention disposant d'une position de garage sûre.

Le volume B du rapport de sûreté prévoit qu'une alarme sonore se déclenche si le pont n'est pas laissé en position de garage sûre après utilisation. Pour répondre à cette obligation, l'exploitant a présenté une fiche de contrôle qui mentionnait une vérification du fonctionnement correct du zonage. La gamme détaillée de ce contrôle a été produite mais ne précisait pas la vérification du fonctionnement correct de l'avertisseur sonore en cas de garage hors de la zone de garage sûr. De même, l'exploitant n'a pas pu montrer au cours de l'inspection que ce contrôle était bien réalisé.

Je vous demande de prendre les dispositions pour que le fonctionnement de l'alarme sonore des ponts tel que défini dans le volume B du rapport de sûreté des ateliers T1 et R1 comme ayant une position de garage sûre soit prévu dans le contrôle du « fonctionnement du zonage » établi sur la fiche de contrôle de ces équipements.

A.8 Mise en cohérence du marquage au sol des locaux des ateliers vis-à-vis des dispositions prévues dans les consignes d'utilisation des engins de manutention à fiabilité renforcée concernant les restrictions de survol de zones

Lors de la visite des locaux de l'atelier T1 dans lesquels sont disposés des ponts à fiabilité renforcée, les inspecteurs ont souligné plusieurs incohérences entre le marquage des zones à limitation de déplacement de charge tel que prévu dans les consignes d'utilisation de ces engins et le marquage au sol réalisé dans les locaux concernés.

Je vous demande de réaliser les actions nécessaires pour mettre en cohérence les zones de limitation de survol définies dans les consignes d'utilisation des engins de manutention à fiabilité renforcée de l'atelier T1 et le marquage au sol effectivement réalisé dans les locaux concernés.

A.9 Référence du rapport de sûreté rappelé dans les RGE des ateliers

Au cours de l'inspection, les inspecteurs ont fait remarquer à l'exploitant que la référence du rapport de sûreté citée dans les RGE en vigueur pour l'atelier T1 est « 1993-832 », référence interne à l'établissement. La référence connue de l'ASN du rapport de sûreté en cours de validité sur l'atelier T1 est référencé HAG 4 2720 93 00964 révision 2. Les inspecteurs ont rappelé qu'il est indispensable que l'ASN puisse identifier facilement les bonnes révisions des différents documents du référentiel de sûreté des ateliers et notamment celles du rapport de sûreté et des RGE des ateliers.

Je vous demande de mettre en œuvre les dispositions nécessaires pour que les références des différents documents du référentiel de sûreté des ateliers du site de la Hague soient cohérentes et connues de l'ASN.

B Compléments d'information

B.1 Etude concernant le risque d'inondation des locaux de sauvegarde du secteur DETR/CD

Les inspecteurs ont demandé à l'exploitant de leur présenter les conclusions de l'étude concernant le risque d'inondation des locaux de sauvegarde des ateliers du secteur DETR/CD vis-à-vis des tuyauteries se trouvant dans les locaux adjacents. Cette étude est un engagement pris par AREVA NC en réponse aux demandes formulées lors de l'inspection du 14 au 16 juin 2011 conduite au titre du processus de retour d'expérience de l'accident de Fukushima. Dans sa réponse, l'exploitant s'était engagé à transmettre l'étude considérée pour mars 2012. L'exploitant a précisé que l'étude est presque finalisée.

Je vous demande de me transmettre, au plus tôt, les conclusions de l'étude concernant le risque d'inondation des locaux de sauvegarde des ateliers du secteur DETR/CD ainsi que l'échéancier que vous aurez établi pour la mise en œuvre des différentes actions identifiées.

B.2 Contrôle périodique du pont roulant 226-3R-10

Au cours de l'examen des contrôles périodiques réalisés sur les engins de manutention à fiabilité renforcée, les inspecteurs ont examiné le dernier contrôle réalisé sur le pont roulant 226-3R-10 de l'atelier T1. L'exploitant a expliqué que ce pont a été mis en sommeil pendant un certain temps et qu'à ce titre il n'a pas été contrôlé durant l'année 2013. Comme ce pont a de nouveau été utilisé en 2014, les inspecteurs ont demandé à examiner le résultat du contrôle périodique réalisé avant sa remise en service. L'exploitant a expliqué que ce contrôle a été réalisé récemment et que la fiche de contrôle ne lui a pas encore été transmise. L'exploitant n'a pas pu fournir le document le jour de l'inspection.

Je vous demande de me transmettre la fiche relative au contrôle périodique réalisé sur le pont roulant 226-3R-10 avant sa remise en service en 2014.

C Observations

Sans objet.



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,
L'adjoint au chef de division,**

signé par,

Guillaume BOUYT