

DIVISION D'ORLÉANS

CODEP-OLS-2020-012191

Orléans, le 11 février 2020

Monsieur le Directeur du Centre Nucléaire de
Production d'Electricité de Chinon
BP 80
37420 AVOINE

Objet : Contrôle des installations nucléaires de base
CNPE de Chinon – INB n° 107 et 132
Inspection n° INSSN-OLS-2020-0716 du 4 février 2020
« Systèmes auxiliaires - diesels »

Réf. : [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] Décision n° 2013-DC-0360 du 16 juillet 2013 relative à l'environnement

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) précisées en référence, concernant le contrôle des installations nucléaires de base, une inspection inopinée a eu lieu le 4 février 2020 au CNPE de Chinon sur le thème « Systèmes auxiliaires - diesels ».

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.

Synthèse de l'inspection

L'inspection en objet concernait le thème « Systèmes auxiliaires - Diesels ». Les inspecteurs ont notamment vérifié, par sondage, la réalisation de dispositions prises suite à des inspections, la bonne application de la réglementation en vigueur ainsi que de différents prescriptifs internes à EDF déclinant l'arrêté en référence [2].

Les inspecteurs ont également procédé à un contrôle de la conformité matérielle des diverses installations dans le cadre d'une visite de terrain des locaux des diesels voie A (1LHP) et voie B (1LHQ) du réacteur n°1, du groupe diesel d'ultime secours (0LHT), du local où se trouve la turbine 2LLS001TC du réacteur n°2 et du local de relaying 9L511 commun aux réacteurs n°1 et 2.

Au vu de cet examen, il apparaît que l'organisation du site permet d'assurer un suivi pertinent des thématiques à enjeux en lien avec les matériels inspectés.

Toutefois, les inspecteurs ont décelé de nombreux écarts qui doivent faire l'objet d'actions réactives de votre part. Ces derniers, ainsi que les demandes associées, sont détaillés dans le présent courrier.

A. Demandes d'actions correctives

Conformité matérielle des diesels et respect des dispositions de montage des manchons compensateurs en élastomère (MCE) pour les tuyauteries de refroidissement en eau HT et BT des diesels

Lors des troisièmes visites décennales de 2018 du réacteur n° 2 de Cattenom et du réacteur n° 1 de Flamanville, il a été constaté que le montage de la boulonnerie de certains manchons compensateurs en élastomère (MCE) des sources internes de puissance n'était pas conforme à la règle nationale de maintenance associée. Celle-ci prescrit notamment le montage des têtes de vis vers l'intérieur, côté soufflet en élastomère. Dans le cas contraire, la tête de vis ne doit pas dépasser de plus de 3 à 5 mm de l'écrou pour ne pas risquer d'endommager le soufflet.

Depuis cette date, d'autres CNPE, dont celui de Chinon, ont également observé des écarts vis-à-vis des exigences de montage des MCE.

L'article 2.2.2.I de l'arrêté en référence [2] prescrit que « *l'exploitant exerce sur les intervenants extérieurs une surveillance lui permettant de s'assurer [...] que les opérations qu'ils réalisent, ou que les biens ou services qu'ils fournissent, respectent les exigences définies* ».

L'article 2.5.1.II de ce même arrêté dispose que « *les éléments importants pour la protection font l'objet d'une qualification, proportionnée aux enjeux, visant notamment à garantir la capacité desdits éléments à assurer les fonctions qui leur sont assignées vis-à-vis des sollicitations et des conditions d'ambiance associées aux situations dans lesquelles ils sont nécessaires. Des dispositions d'études, de construction, d'essais, de contrôle et de maintenance permettent d'assurer la pérennité de cette qualification aussi longtemps que celle-ci est nécessaire.* »

En conséquence, la règle nationale de maintenance (RNM) des manchons compensateurs en élastomère MCE (référéncée RNM-TPAL-AM450-09 indice 2 du 29 avril 2016) demande à ce que le montage de ces équipements soit effectué « *en positionnant tous les boulons têtes de vis côté du soufflet en élastomère. En cas d'impossibilité (manque d'espace entre les contres brides et le soufflet), les vis peuvent être montées tête de vis à l'extérieur. Il faut alors prendre les dispositions pour s'assurer que les extrémités filetées ne dépassent pas l'écrou de plus de 3 à 5 mm afin qu'il n'y ait pas de risque de contact entre les extrémités filetées et l'onde en élastomère quel que soit l'état du système installé. Ce montage doit rester exceptionnel* ».

Lors de l'inspection du 4 février 2020, les inspecteurs ont procédé à la vérification du respect des exigences de montage de ces matériels (rappelées ci-dessus) pour les diesels 1LHP et 1LHQ qui avaient été remplacés en 2019.

D'une part, les inspecteurs ont constaté que le montage des MCE a été fait majoritairement en positionnant tous les boulons têtes de vis à l'extérieur alors que pour bon nombre de MCE, il était possible d'avoir recours au montage inverse sans risque d'altération du soufflet en élastomère par les filets des vis. EDF n'a pas été en mesure de justifier cette stratégie de montage. D'autant que sur un même MCE, il peut être observé une partie montée à l'inverse de l'attendu et sur l'autre partie, un montage ayant conduit à installer la tête des écrous côté soufflet.

D'autre part, plusieurs vis ne respectaient pas la cote requise (des dépassements des filets de plus de 5 mm ont pu être observés).

Les inspecteurs ont également relevé que les filets de vis de certains MCE étaient presque en contact avec l'onde en élastomère (par exemple, cela est le cas pour les 1LHQ215ZD et 222ZD).

L'ASN considère que ces dispositions constituent des non-respects des préconisations fixées dans la RNM.

Demande A1 : concernant le respect des prescriptions de montage des MCE, je vous demande de prendre les dispositions nécessaires afin d'assurer la pérennité de la qualification des diesels.

Vous analyserez l'ensemble des écarts observés et vous me préciserez les mises en conformité qui s'imposent.

Par ailleurs depuis *a minima* 2017, les revues annuelles de fiabilité des sources électriques internes du CNPE mettent en avant une problématique identifiée comme une menace à court ou moyen terme. Celle-ci concernait l'absence de remplacement des MCE selon la périodicité de 10 cycles (l'état des lieux sur site montrait que des MCE dataient d'avant les années 2000).

Une des causes profondes que vous avez identifiée pour cet écart est liée à « *la mauvaise intégration du prescriptif et non prise en compte de l'action de la dernière revue fiabilité de juillet 2017* ».

Lors de l'inspection du 4 février 2020, les inspecteurs ont procédé à un état des lieux des actions mises en œuvre par le CNPE pour se conformer aux exigences réglementaires en matière de MCE.

Depuis la revue qui s'est tenue en juin 2019, vous avez procédé au remplacement de l'ensemble des MCE pour les diesels référencés 1LHP, 1LHQ, 3LHP, 3LHQ et 2LHP.

Les remplacements des MCE sur 2LHQ, 4LHP et 4LHQ seront réalisés au cours de l'année 2020.

Interrogés sur l'analyse réalisée pour justifier de l'acceptabilité d'attendre 2020 pour procéder au remplacement des MCE sur 4LHx, vos représentants n'ont pas été en mesure d'apporter d'éléments de réponse considérant que sur 4LHP par exemple, 11 MCE sur les 26 présents datent de 1997.

Lors de leur contrôle, les inspecteurs ont aussi contrôlé les modes de preuve justifiant les remplacements des MCE faits en 2019.

Ce contrôle a fait l'objet des constats suivants par les inspecteurs :

- a) Sur 1LHP : plusieurs fiches de non-conformité (FNC) ont été ouvertes par le prestataire en charge du remplacement des MCE.
 - la FNC n°34 trace l'absence de remplacement des flexibles de dégazage sur les aéroréfrigérants en terrasse, ces derniers étant périmés. Or suite à l'analyse menée par le CNPE, il s'avèrerait que le remplacement de ces flexibles n'est pas conditionné aux dates de péremption affichées mais plutôt au fait qu'*« après être monté, le flexible est remplacé dans sa périodicité de maintenance préventive soit 10 cycles »*.

Demande A2 : je vous demande de procéder aux remplacements des flexibles de dégazage selon les périodicités imposées par votre prescriptif.

Vous me ferez également un état des lieux des dates de montage de l'ensemble des flexibles présents sur les diesels et des butées maximales pour leur remplacement.

- la FNC n°24 trace l'absence de support de tuyauteries au niveau des MCE 212 et 214ZD. Après analyse, EDF considère que la situation peut être maintenue en l'état au regard de l'absence d'imposition particulière sur les plans des tuyauteries HT/BT de ce diesel. Toutefois, EDF préconise au prestataire, en charge du montage des MCE, de « *mettre en place du supportage provisoire le temps de mettre en place les MCE* ». Vos représentants n'ont pas été en mesure d'indiquer aux inspecteurs les raisons pour lesquelles des supportages provisoires devaient être installés lors du

chantier alors qu'en fonctionnement normal, ces derniers ne sont pas requis. La recommandation d'EDF tend à montrer que cette tuyauterie présente des fragilités et que ces dernières seraient susceptibles de remettre en cause la tenue de la ligne en fonctionnement normal.

Demande A3 : je vous demande de réinterroger votre analyse initiale conduisant à ne pas renforcer, de manière pérenne, le supportages des lignes HT/BT au niveau des MCE 1LHP212 et 214ZD.

Vous me préciserez également les raisons qui vous ont conduit lors du chantier de remplacement des MCE de « mettre en place du supportage provisoire le temps de mettre en place les MCE ».

- b) Sur 1LHQ : le compte-rendu de l'ordre de travail associé au remplacement des MCE précise que « lors de la dépose de l'ensemble de MCE (suite à REX), problématique de tuyauterie qui bouge car supportage pas adapté ». Ce même compte-rendu ne trace pas les actions correctives mises en œuvre pour remédier à ce constat. Vos représentants n'ont également pas été en mesure de justifier d'une quelconque remise en conformité.

Demande A4 : je vous demande, sauf à démontrer que cela a déjà été fait, de mettre en œuvre les dispositions nécessaires pour doter la tuyauterie HT/BT du 1LHQ concernée par la problématique supra de supports adaptés pour garantir sa tenue en toutes circonstances (y compris en cas de séisme).

- c) Sur 3LHQ : plusieurs fiches de non-conformité ont été ouvertes par le prestataire en charge du remplacement des MCE.

En outre, les inspecteurs se sont plus particulièrement intéressés à la FNC n° 19-011 du 17 septembre 2019 enregistrant « la présence de corps étrangers plastiques de type obturateur de protection dans le corps des réfrigérants BT 3LHQ511RF en aval du MCE 3LHQ209ZD ». Suite à ce constat, le prestataire a proposé à EDF après avoir retiré l'ensemble des corps étrangers de réaliser, sur une portion des tuyauteries attenantes, un contrôle endoscopique afin de s'assurer de l'absence d'autres corps. Un contrôle a bien été réalisé avec EDF mais « [le prestataire] n'est pas en capacité d'affirmer que le contrôle a été exhaustif (hors proximité des MCE) dans les tuyauteries et les réfrigérants (limailles, tout corps étrangers possibles...). Il n'est pas possible de contrôler l'ensemble des réfrigérants HT/BT/Tuyauteries [au vu du linéaire à disposition pour le contrôle endoscopique] ».

Sur cette proposition, EDF a choisi de ne pas poursuivre les investigations aux autres tronçons de tuyauteries pour s'assurer de l'absence de corps étrangers. Aucun argumentaire justifiant la décision d'EDF n'est enregistré dans la FNC.

La présence de corps étrangers dans ces tuyauteries doit être considérée comme des non-qualités de maintenances antérieures. Des photographies des corps étrangers ont pu être présentées aux inspecteurs.

Au regard de ce retour d'expérience et des dimensions notables des corps étrangers trouvés, il semble nécessaire que le CNPE procède à des investigations complémentaires de l'ensemble des tuyauteries HT/BT des diesels.

Demande A5 : je vous demande de procéder à des contrôles complémentaires sur des linéaires représentatifs de tuyauteries HT/BT des diesels du CNPE pour vous assurer de l'absence de corps étrangers à l'intérieur de celles-ci.

Vous me préciserez les contrôles que vous comptez réaliser lors des prochains arrêts de réacteurs de sorte à confirmer ou non que la situation observée sur 3LHQ en 2019 n'est pas transposable à des voies électriques de sauvegarde d'autres réacteurs.

Enfin, lors de leurs différents contrôles sur le terrain, les inspecteurs ont relevé de nombreux écarts sur les diesels que vous n'aviez vraisemblablement pas identifiés, notamment dans le cadre de l'examen de conformité effectué pour répondre aux dispositions de la décision ASN n° 2019-DC-0662.

En effet (et à titre non exhaustif), les inspecteurs ont constaté que :

- au niveau +4,5m du 1LHQ, une platine au sol tenant le support du coude de l'échappement du diesel est surélevée par des cales qui ne semblent pas nécessaires sur ce type de fixation. En effet sur l'autre voie 1LHP, aucun calage des supports de l'échappement n'a été observé ;
- au niveau +4,5m du 1LHP, la configuration des fixations de la bride supérieure de la bêche émulseur (les filets ne sont pas débouchants au niveau de plusieurs goujons) n'est pas conforme aux règles de l'art ;
- au niveau de la terrasse du 1LHQ, de la corrosion était présente au niveau de certains tendeurs métalliques, ainsi que sur plusieurs ancrages associés scellés au génie civil de la casemate béton, maintenant les silencieux de la partie verticale 1LHQ001ZI ;
- pour l'ensemble des aéroréfrigérants HT/BT (haute température / basse température) des diesels 1LHP et 1LHQ, les pieds d'ancrages sont scellés au génie civil. Toutefois, les ancrages des pieds n'étaient tenus que par deux points de fixation (de type tirants) sur les quatre prévus à cet effet ;
- au niveau de la terrasse du 1LHP, plusieurs fixations du registre 1LHP204VA au génie civil n'étaient pas conformes (une cheville ressort de son logement, les rondelles sous écrou de certaines autres fixations ne sont pas totalement écrasées).

Demande A6 : je vous demande d'analyser et de corriger les écarts affectant les diesels 1LHP et 1LHQ constatés par les inspecteurs.

Vous me transmettez les modes de preuve des actions de correction mises en œuvre.

Dans le cadre de leur contrôle, les inspecteurs ont constaté que les examens de conformité des diesels du CNPE de Chinon n'avaient pas porté sur l'ensemble des équipements retenus par l'UNIE. En effet, le CNPE a procédé uniquement aux contrôles des tirants et des ancrages au génie civil des moteurs des groupes diesels et des alternateurs LHx401GA ce qui correspond, pour un diesel donné, à contrôler 22 tirants.

Or, le périmètre de l'examen de conformité initial demandait également de contrôler les tirants de l'alternateur pilote référencé LHx403GA. Or sur le CNPE de Chinon, les tirants de cet équipement n'ont pas fait l'objet de contrôle particulier.

A titre de comparaison, le CNPE de Dampierre a procédé, lors des examens de conformité diesels tracés dans une fiche de position MTE-2019-65-01 du 25/09/2019, « *au contrôle des tirants d'ancrages précontraints des groupes diesels dans leurs massifs* ». On entend par groupe l'ensemble formé par le moteur et les alternateurs [401 et 403GA] ».

Les inspecteurs vous ont notifié que l'absence de contrôle des ancrages des LHx403GA constituait un écart notable compte tenu du non-respect des exigences réglementaires spécifiées dans la décision n° 2019-DC-0662.

Demande A7 : je vous demande, sous deux mois, de procéder aux contrôles des ancrages de l'ensemble des alternateurs pilotes LHx403GA des diesels du CNPE de Chinon.

Le cas échéant, vous procéderez aux mises en conformité qui s'imposent de manière réactive.

Je vous demande également de vous positionner sur le caractère déclaratif de la situation observée par les inspecteurs (non réalisation des contrôles des ancrages des alternateurs pilote LHx403GA).

☺

Respect des dispositions de conception en matière de ventilation des locaux diesels

Le dossier de système élémentaire (DSE) des diesels prescrit que « *les principales valeurs relatives à la ventilation sont :*

- *débit calorifique dégagé dans le local à puissance nominale : 344 960 kcal/h ;*
- *débit d'air à l'entrée du local à la puissance nominale : 36 m³/s ;*
- *vitesse de l'air à l'entrée du local pour ce débit : 2,72 m/s »*

L'air ambiant dans la salle des groupes électrogènes doit être renouvelé et la température ne doit pas être trop élevée afin d'assurer une alimentation en air correcte du moteur diesel. Ainsi, une quantité importante de calories émises par rayonnement et convection doit être évacuée par une ventilation respectant les critères supra.

Lors de la visite des installations, les inspecteurs ont constaté que les vanelles d'arrivée d'air des locaux diesels 1LHP et 1LHQ étaient ouvertes et ne présentaient pas de colmatage apparent.

Interrogés par ailleurs sur la réalisation de mesures des débits de ventilation à l'entrée des locaux diesels lorsque ces derniers sont en fonctionnement, vos représentants ont indiqué ne pas réaliser ce type de vérification mais uniquement se contenter de vérifier l'état des vanelles lors des visites 1 cycle sur les diesels.

A l'instar des mesures de débit de ventilation que vous réalisez pour vous assurer de l'absence de possibilité de former une atmosphère explosive (ATEX) dans un local, il est également nécessaire d'en faire dans les locaux diesels pour s'assurer de la conformité avec les hypothèses de conception précitées et de confirmer que les caractéristiques de ces ventilations permettent bien d'assurer un fonctionnement prolongé d'un diesel sans que ce dernier ne déclenche à cause de température trop haute dans le local.

Par courriel du 7 février 2020, vous avez indiqué « *qu'après consultation de nos services centraux, DIPDE confirme que ces données relatives à la ventilation ne sont pas des requis de sûreté mais des données de conception reprises dans les DSE. Les relevés effectués au titre des RGE 9 sur les paramètres de la température air comburant, de la température d'eau BT et de la moyenne des températures d'échappement sont directement liés à l'air aspiré dans le local. Aussi, les paramètres concourant au bon fonctionnement du moteur sont ceux inscrits dans les RGE Chapitre 9.* »

Certes, des paramètres liés aux températures sont vérifiés en application des règles générales d'exploitation mais il n'en demeure pas moins que l'assurance d'avoir des débits de ventilation conformes à la conception permet de garantir un fonctionnement prolongé du diesel sans risque de déclenchement sur température haute.

Cela constitue une exigence de base incontournable pour garantir le respect dans le temps des règles générales d'exploitation.

Demande A8 : je vous demande de programmer et de réaliser des mesures de débits d'air à l'entrée des locaux diesels du CNPE afin de vous assurer du respect des hypothèses de conception en matière de ventilation de ces locaux.

Vous me transmettez votre programme de mesures.

☺

Vérification du respect de prescriptions en lien avec la maîtrise du risque d'incendie dans les locaux diesels

Le dossier de système élémentaire (DSE) des diesels liste un certain nombre de prescriptions à respecter pour les systèmes de lutte d'incendie des locaux diesels :

- les 15 sprinklers de chaque local sont équipés de sprinklers à tête fusible devant se mettre en fonctionnement dès l'atteinte d'une température de 93°C ;
- « le débit moyen par sprinkler est de 73 l/mn » ;
- « la densité d'aspersion est de 10 l/min/m² » (considérant le fonctionnement simultané de l'ensemble des 15 sprinklers).

Vos représentants n'ont pas été en mesure de préciser si des essais périodiques ou des contrôles étaient réalisés par EDF pour s'assurer du respect des dispositions du DSE en matière de débits d'extinction attendus.

Je vous rappelle que des débits d'extinction constituent des exigences définies au sens de l'arrêté INB en référence [2] et pour lesquelles, vous êtes tenu de pouvoir justifier en toutes circonstances de leur respect.

Demande A9 : je vous demande de me démontrer que les débits de conception, précisés dans le DSE des diesels, des protections d'incendie des locaux diesels du CNPE font bien l'objet d'essais périodiques ou de contrôles permettant de s'assurer de leur respect.

Dans la négative, je vous demande de définir un programme d'essais et de contrôles adaptés.

Si les inspecteurs ont bien constaté la présence de 15 sprinklers pour chacun des locaux des diesels 1LHP, 1LHQ et 0LHT, ils ont souhaité également s'assurer que la mise en route des sprinklers se ferait bien à une température minimale de 93°C conformément aux dispositions du DSE. Pour permettre de s'en assurer, il suffit de contrôler la couleur du fluide contenu dans les ampoules de sprinklers. En effet, il faut que la couleur soit verte considérant que cette dernière correspond à une plage de température de déclenchement comprise entre 93 et 100°C (cf. annexe 1 de la note D5170NR730 indice 1 du 13 novembre 2019).

Dans les locaux des diesels précités, il a bien été relevé que la couleur du fluide contenu dans les ampoules des sprinklers (où cela était visible) était bien verte mais pour certains sprinklers, le seul contrôle visuel (même avec des jumelles) ne permet pas de constater la couleur du fluide compte tenu de leur orientation ou de leur emplacement.

EDF ne procède à aucun contrôle visuel pour s'assurer de l'adéquation des ampoules des sprinklers avec les prescriptions du DSE.

Eu égard à ce constat, il est donc nécessaire qu'EDF vérifie l'ensemble des ampoules des sprinklers des locaux diesels (y compris pour les sprinklers où cela n'est pas facilement accessible).

Demande A10 : je vous demande de contrôler l'ensemble des ampoules des sprinklers des locaux diesels du CNPE afin de vous assurer que ces dernières sont bien adaptées aux températures de déclenchement prévues dans votre prescriptif interne ou de m'apporter tout élément justifiant du respect de cette exigence.

Vous me rendrez compte du résultat de ces contrôles et vous me préciserez le cas échéant, les mises en conformité qui s'imposeraient.

Par ailleurs, le DSE supra demande à ce que « l'installation de protection incendie des locaux diesels est protégée pour le cas d'agression de type grands froids. Pour ce faire, les tuyauteries et matériels impactés ... seront tracés sous calorifuge ».

Les inspecteurs ont bien constaté que les contrôles des systèmes de traçage électriques (STE) des dispositifs incendie des locaux diesels sont vérifiés annuellement. Les contrôles menés en 2019 ont été menés avant la période de grand froid ce qui constitue une bonne pratique pour s'assurer de la disponibilité de ce matériel requis lors de cette période.

Toutefois lors de ces vérifications, plusieurs défaillances sur ces STE ont été constatées (mesures d'isolement trop faibles, non fonctionnement de matériels...). Suite à cela des DT sont émises avec des échéances trop tardives allant au-delà de la période de grand froid concernée.

Les inspecteurs vous ont précisé le caractère peu satisfaisant de cette situation compte tenu que des systèmes de traçage électriques peuvent ne pas être fonctionnels en grand froid sans que le CNPE n'y remédie. Ces anomalies sont susceptibles de ne pas garantir la protection contre le gel du réseau incendie des locaux diesels.

Demande A11 : je vous demande de procéder aux remises en conformité qui s'imposent sur les systèmes STE des protections incendie des locaux diesels en amont des périodes de grand froid au cours desquelles l'ensemble de ces matériels est requis.

∞

Ecarts observés sur le système LLS du réacteur n°2

Lors de leur visite terrain, les inspecteurs ont fait les constats suivants :

- plusieurs points d'ancrage du châssis métallique supportant la turbine 2LLS001TC n'avaient pas été utilisés pour fixer ledit châssis au génie civil. Interrogés sur ce sujet, vos représentants n'ont pas été en mesure de justifier si la situation était conforme au plan ;
- plusieurs anomalies sur les fixations au mur des bancs de charges xLLS002RS sur lesquels sont fixées les armoires xLLS002AR avaient été constatées sur les réacteurs n°2 et 3 du CNPE. S'agissant du banc de charge 2LLS002RS, le CNPE avait considéré, sur la fixation en partie haute du châssis, qu'il s'agissait d'un défaut qui « *n'est pas caractéristique d'une fissure mais plutôt d'une épaufrure du béton générée lors de la mise en place de la cheville ou du perçage. Cette anomalie ne remet pas en cause la tenue structurelle de l'ancrage du banc de charge 2LLS002RS (sur lequel est fixée l'armoire 2LLS002AR), elle n'affecte que la partie superficielle de l'enrobage du béton* ». De fait, le site avait considéré que le maintien en l'état de ce défaut pouvait être admis compte tenu de l'absence de remise en question de la tenue structurelle de l'ancrage de l'armoire. Or lors de l'inspection, les inspecteurs ont relevé la présence d'un léger décollement du support de l'autre fixation située en partie haute de l'armoire. Ce point n'avait pas été identifié et enregistré par le CNPE dans son analyse fournie à l'ASN pour son autorisation de divergence pour l'ASR3319. Le cumul de ces deux anomalies sur les fixations au génie civil de l'armoire 2LLS002AR attenante au banc de charge 2 LLS002RS est susceptible de remettre en cause son requis lié à la tenue au séisme.

Demande A12 : je vous demande d'analyser et de corriger les deux écarts relevés par les inspecteurs sur le système 2LLS.

Par ailleurs en octobre 2019, le CNPE de Dampierre a déclaré un évènement significatif pour la sûreté (ESS n° 01.10.19) en lien avec l'observation d'une pression d'alimentation en air réglée à une valeur supérieure à 4 bar et « *l'instruction de ce réglage a amené le CNPE à déclarer la turbine LLS indisponible* ».

Avec une pression ne respectant la plage de valeur autorisée (c'est-à-dire comprise entre 4 et 4,2 bar), il ne peut être écarté qu'une depressurisation plus longue de la vanne 1LLS001VV soit observée et de fait, pourrait induire une augmentation du temps de démarrage du TAS LLS mais aussi en cas de fonctionnement un déclenchement de ce dernier par survitesse.

Lors de l'inspection du 4 février 2020, les inspecteurs ont souhaité connaître les modalités prises en compte par le CNPE de Chinon pour intégrer ce retour d'expérience et si ce dernier avait déjà rencontré des anomalies à ce sujet.

Comme sur le CNPE de Dampierre, des vérifications de la pression en air précitée sont réalisées lors de contrôles périodiques demandés par la gamme mutualisée D090018000534.

Par sondage, les inspecteurs ont regardé les derniers comptes rendus de contrôle pour s'assurer que les pressions relevées étaient conformes pour les réacteurs n° 1, 2 et 4.

Si pour les réacteurs n°1 et 4 les relevés n'ont pas appelé de remarques de la part des inspecteurs, il a été observé sur le réacteur n° 2 lors de l'essai du 17 octobre 2019 (sous OT n° 2621506) que « *pression d'alimentation vérin à 4b au début de l'EPC et à 4,4 bar en fin d'EPC => réunion technique avec SCR à venir* ». Malgré cela, l'analyse 1^{er} niveau a conduit à considérer que la requalification du TAS LLS, sous couvert de l'EPC LLS, est conforme.

Interrogés sur les suites données à ce constat, vos représentants ont indiqué qu'aucune investigation particulière n'avait été réalisée en dehors de demander à la conduite de procéder à des relevés périodiques de la pression d'alimentation en air.

Les inspecteurs ont consulté l'extraction du logiciel de ronde Winservir de la conduite pour examiner les valeurs relevées de novembre 2019 à début février 2020. Les valeurs oscillent entre 4,3 et 4,4 bar.

Le jour de l'inspection, les inspecteurs ont relevé une pression de 4,5 bar sur le manomètre à aiguille présent dans le local du TAS LLS à +11,5m dans le bâtiment électrique du réacteur n°2.

Au regard du non-respect de la pression d'alimentation en air par rapport à la plage de valeur attendue et spécifiée dans la gamme mutualisée supra, des investigations complémentaires auraient dû être menées pour solutionner la problématique et une analyse technique, par votre ingénierie, aurait nécessairement dû être réalisée pour statuer ou non sur la disponibilité du TAS LLS, notamment pour tenir compte du REX de Dampierre rappelé ci-dessus.

Demande A13 : je vous demande de prendre, dans les meilleurs délais, toutes les dispositions qui s'imposent pour maintenir une pression d'admission d'air garantissant un temps de démarrage du TAS LLS conforme aux exigences en la matière.

Vous me transmettez également votre analyse détaillée de la situation, notamment au regard de l'ESS déclaré par le CNPE de Dampierre en octobre 2019.

☺

Mise en conformité des installations par rapport au risque « séisme-événement »

Dans le cadre d'un événement significatif pour la sûreté (ESS) déclaré en 2016, plusieurs actions avaient été proposées pour limiter l'agression de matériels importants pour la sûreté en cas de séisme.

Le CNPE s'était engagé, au plus tard pour août 2018, à « *mettre en conformité les luminaires, ne remettant pas en cause la disponibilité des diesels ou la conduite en gavé ouvert, dans les locaux de relayage via la mise en œuvre de luminaires type SAMMODE à fermeture par vis CHC et en renforçant leur ancrage.* »

Lors de leur visite des locaux diesels 1LHP et LHQ, aucune anomalie sur les luminaires n'a été constatée.

Concernant le local de relaying 9L511 (commun aux réacteurs n°1 et 2), le CNPE avait uniquement procédé au remplacement de quatre luminaires qui étaient susceptibles d'agresser des cellules électriques non protégées alimentant des matériels EIPS.

Les inspecteurs ont donc souhaité se rendre sur place pour constater les actions correctives mises en œuvre.

Lors de ce contrôle dans le local 9L511, ils ont relevé que :

- l'ensemble des luminaires susceptibles d'agresser des cellules électriques alimentant des matériels EIPS n'avait pas été pris en compte dans le périmètre de remplacement. En effet, plusieurs luminaires d'anciennes générations et sans renforcement de leurs ancrages ont été vus surplombant des cellules électriques alimentant les systèmes KRT (chaîne de mesure d'activité radiologique), RRI (refroidissement du réacteur à l'arrêt), REA (appoint en eau borée ou claire du circuit primaire)... Ces derniers ne sont pas conformes et auraient dû être remplacés ou renforcés pour supprimer le risque d'agression des cellules précitées. Or cela n'a pas été fait et cet écart n'a pas été identifié par le CNPE ;
- un des luminaires identifiés dans le périmètre n'avait pas été remplacé ou renforcé alors que ce dernier se trouve directement au-dessus d'une cellule JDT (détection incendie) et est situé non loin d'autres cellules alimentant des matériels EIPS ; RPE (récupération des effluents et exhaures nucléaires), DVC (ventilation de la salle de commande)... Cette situation n'a pas été décelée par vos services.

Pour mémoire, ces mises en conformité ont fait l'objet de fiches de surveillance par EDF mais ces dernières n'ont pas enregistré d'anomalies particulières.

Les constats effectués par les inspecteurs constituent des écarts significatifs au sens de l'arrêté INB.

Demande A14 : je vous demande de corriger réactivement les écarts constatés par les inspecteurs dans le local de relaying 9L511.

Vous procéderez également à une revue exhaustive de l'ensemble des locaux où des luminaires devaient être remplacés et/ou renforcés au titre du séisme-événement afin de vous assurer que le périmètre initial était bien complet et que les dispositions prévues ont bien été mises en œuvre.

***A minima* pour le cas d'espèce du 9L511, je vous demande de vous positionner sur le caractère déclaratif au titre de votre directive interne n° 100.**

∞

Confinement liquide

L'article 4.3.1 de la décision [3] requiert que

« III. - Afin de maintenir des volumes de rétentions disponibles, l'exploitant met en place, dans le cadre du système de management intégré, les dispositifs et procédures appropriés pour assurer l'évacuation dans les plus brefs délais des liquides susceptibles de s'accumuler dans les rétentions vers le circuit de traitement ou d'élimination adapté. Pour les stockages ou entreposages à l'air libre, les rétentions sont vidées dès que possible lorsque des écoulements s'y versent.

IV. - Les rétentions sont maintenues suffisamment étanches et propres et leur fond est le cas échéant désberbé. »

Lors de leur contrôle du 4 février 2020, les inspecteurs ont relevé plusieurs écarts aux dispositions précitées :

- au jour de l'inspection, une campagne MERCURE avait lieu dans le bâtiment des auxiliaires nucléaires (BAN) n°9. A cet effet, le CNPE a recours à des produits chimiques (durcisseur et époxy) dangereux et classés CMR (cancérogène, mutagène et reprotoxique) qui sont entreposés dans une citerne mobile de 15,650 m³ sur la dalle de la bâche PTR du réacteur n°2. La rétention de cet entreposage de produits CMR (hautement toxique également pour l'environnement) n'était pas conforme aux dispositions réglementaires sur plusieurs aspects ; en effet :
 - o une partie du muret latéral de la rétention s'était effondrée laissant une ouverture significative dans la rétention qui n'assure donc plus pleinement son rôle ;
 - o la bâche PVC, utilisée comme revêtement étanche provisoire pour cette rétention, n'était pas correctement installée et était affaissée à plusieurs endroits ;
Dans ces conditions, et en cas d'épandage de cette citerne, les effluents auraient été susceptibles d'être envoyés vers le réseau d'eau pluviale SEO pour *in fine* atteindre la Loire sans confinement réactif possible ;
 - o il a été relevé la présence de quelques centimètres d'eaux pluviales dans la rétention ;
 - o la rétention était encombrée par du matériel non nécessaire (réduisant sa capacité utile) et des câbles de rallonges électriques baignaient dans l'eau.

L'ensemble de ces situations constitue des écarts aux dispositions de l'article 4.3.1 de la décision [3].

Par ailleurs, les flexibles souples partant de la citerne précitée vers la BAN n°9, et véhiculant le produit CMR, transitaient au-dessus de zones non protégées par des rétentions ou par des dispositifs de collecte. En cas de fuites au niveau de raccord ou sur toutes autres singularités, le produit CMR aurait pu se répandre et s'orienter vers SEO.

Demande A15 : je vous demande de corriger réactivement les écarts constatés par les inspecteurs.

Concernant les écarts observés sur les conditions d'entreposage de la citerne mobile de produits CMR utilisés pour la campagne MERCURE du réacteur n°2, vous me détaillerez les raisons qui ont conduit à observer de tels écarts pour des produits de ce type. Vous vous positionnerez également sur le caractère déclaratif de cette situation.

∞

Double enveloppe de la bâche enterrée de carburant du groupe électrogène d'ultime secours (OLHT)

La bâche à fioul enterrée OLHT003BA est munie d'une double enveloppe et d'un système de détection de fuite. Ce système de détection de fuite répond à la définition d'EIP au sens de l'arrêté INB et de la décision n°2013-DC-0360 ; en effet, ce dispositif permet de se prémunir de tout déversement dans l'environnement qui est un intérêt protégé nommément désigné à l'article L.591-1 du code de l'environnement.

Vos représentants ont confirmé que la fiche alarme indiquant la conduite à tenir en cas d'apparition en salle de commande de l'alarme regroupée OLHT001AA, ne mentionne aucune action spécifique sur la mise en œuvre d'investigations réactives pour s'assurer de la non détérioration de la double enveloppe et de l'absence de rejets de fioul dans l'environnement.

Vous avez également précisé que des actions pourraient être demandées au travers du DOIS (document d'orientation et de stabilisation), notamment d'assurer le pompage de l'excédent de produit fuyard dans le local. Or, cette action n'est pas appropriée pour la bâche du OLHT compte tenu que cette dernière est enterrée contrairement aux bâches à fioul des diesels de tranche.

Demande A16 : je vous demande de compléter, sur la fiche alarme précitée, la conduite à tenir en cas d'apparition de l'alarme 0LHT110SN, notamment pour y intégrer la nécessité de mettre en œuvre des investigations réactives pour s'assurer de la non détérioration de la double enveloppe et de l'absence de rejets de fioul dans l'environnement.

Par ailleurs et suite à des échanges avec le CNPE de Dampierre depuis 2017, EDF avait indiqué que *« concernant la nécessité du contrôle de l'efficacité [en grand froid] de la protection antigel des cuves du GUS, les dernières investigations ont montré que le contrôle de la teneur en glycol du liquide contenu entre les parois des cuves sera prescrit en 2019 par la fiche d'amendement au PB AP913 diesel. »*

Interrogés à ce sujet, vos représentants ont indiqué ne pas réaliser de test d'efficacité de la protection antigel de la double enveloppe de la cuve du 0LHT. D'ailleurs, les inspecteurs ont constaté que le mode opératoire local de Chinon, référencé AN LHT G0020130, avait évolué à plusieurs reprises, notamment en mars 2010 pour *« suppression de la mesure d'efficacité pour la protection antigel »*.

Ainsi, le CNPE de Chinon n'a pas pleinement intégré le retour d'expérience d'autres sites pour s'assurer de l'efficacité de la protection antigel précitée.

Demande A17 : je vous demande de procéder à la réalisation d'une mesure de l'efficacité de la protection antigel de la double enveloppe du 0LHT pour vous assurer de son efficacité en grand froid.

∞

Fuite sur la soupape 1LLS101VH

A la suite d'un essai périodique sur LLS (alimentation électrique 380 V d'ultime secours) en septembre 2019 en tranche 1, EDF a constaté la présence d'une fuite d'huile sur la soupape 1LLS101VH associée à la caisse à huile 1LLS101BA. Une demande de travail (DT) n° 822177 a été créée pour résorber cette anomalie au plus tard lors du prochain arrêt du réacteur n°1 (qu'il soit programmé ou fortuit).

Sur la DT, il est précisé que la fuite au niveau de la bride amont de la soupape de 1LLS101VH a été estimée à 48 gouttes par minutes.

L'essai périodique LLS est décliné tous les trimestres et permet donc de suivre le débit de fuite au niveau de LLS101VH.

Vos représentants n'ont toutefois pas été en mesure de préciser si le débit de fuite vu en septembre 2019 avait été revu à l'identique lors de l'EP trimestriel suivant, notamment afin d'établir un suivi de tendance.

Ce suivi de tendance paraît indispensable pour se prémunir d'une possible dégradation du fonctionnement du LLS.

Par ailleurs, le plan d'actions n° 159137 indique que *« compte tenu que cet organe est sollicité uniquement lorsque le TAS est en service, une fuite pourrait être observée. Il est à noter que, en cas de perte totale de la lubrification du TAS, les paliers de ce dernier sont équipés d'anneaux de barbotage ainsi qu'une garde d'huile, maintenant ainsi une lubrification des paliers. Des appoints d'huile à la caisse 1LLS101BA pourront être réalisés, TAS en service »*.

Interrogés sur l'existence d'une consigne particulière pour préciser que des appoints pourraient être réalisés sur le TAS LLS tant que le PA précité n'est pas traité, vos représentants ont indiqué que rien de particulier n'avait été formalisé notamment au niveau de l'astreinte des mécaniciens du CNPE.

Demande A18 : je vous demande d'établir un suivi de tendance de la fuite observée sur la soupape 1LLS101VH et si cela se dégrade, de réaliser les opérations correctives qui s'imposent dans des délais adaptés aux enjeux.

Dans l'attente de la résorption de cet écart, je vous demande de mettre en place une consigne temporaire visant à spécifier au personnel compétent que des appoints à la caisse à huile 1LLS101BA pourraient être à réaliser en cas de fuite notable de la soupape suscitée, TAS en service.

☺

B. Demandes de compléments d'information

Contrôle des tirants d'ancrage dans le cadre des examens de conformité diesels

Lors de l'inspection du 4 février 2020, les inspecteurs ont consulté les comptes rendus d'ordre de travail (OT) traçant le contrôle des tirants des groupes diesels et des alternateurs LHx401GA pour plusieurs tranches.

La plupart des comptes rendus précités précise bien que 22 tirants (dont 14 sur le moteur diesel et 8 sur l'alternateur) ont fait l'objet de contrôle d'absence de corrosion généralisée. Suite à ce contrôle, ces derniers ont été graissés et réinsérés dans leur logement.

Toutefois, le compte rendu d'OT de contrôle des tirants pour le 1LHP trace uniquement le contrôle d'un seul tirant et ne précise rien quant aux opérations de graissage nécessaire avant remontage.

En l'état, vos représentants n'ont pas été en mesure de justifier que les 22 tirants du 1LHP ont bien fait l'objet d'un contrôle d'absence de corrosion généralisée.

Demande B1 : je vous demande de m'apporter les modes de preuve attestant que l'ensemble des tirants du 1LHP (groupe moteur diesel et alternateur 1LHP401GA) a bien été contrôlé au titre de la corrosion généralisée et que lors de leur repose, un graissage individuel a bien été réalisé.

☺

Sous épaisseur sur une tuyauterie HT/BT de 1LHQ

Lors des contrôles menés en 2019, vous avez observé une sous épaisseur sur un tronçon de tuyauterie HT/BT sur le diesel 1LHQ. En effet, une épaisseur minimale a été relevée de 3,7 mm pour une épaisseur de fabrication de 4,5 mm.

Afin de suivre l'évolution du défaut dans le temps, vous avez précisé qu'un contrôle visuel serait réalisé lors de la visite décennale du réacteur n°1 en 2023.

Or, les inspecteurs vous ont précisé qu'un simple contrôle visuel ne permet pas de suivre la cinétique de corrosion et qu'il est nécessaire de recourir à des examens non destructifs de type mesures d'épaisseurs.

Demande B2 : je vous demande de programmer la réalisation de mesures d'épaisseur sur le tronçon de tuyauterie HT/BT vu en sous épaisseur sur 1LHQ en lieu et place d'un contrôle visuel actuellement programmé en 2023.

☺

Entreposage d'huiles de secours pour les diesels de tranche

Dans le cadre de la task force 17-54 d'EDF menée en 2018, l'un des sujets concernait le stockage de l'huile nécessaire à l'autonomie des groupes électrogènes en cas de perte totale des alimentations électriques (PTAE).

Il a été demandé aux CNPE du palier 900 MWe de se doter de 600 litres d'huile de secours pour chacun des diesels présents sur les sites ; en l'occurrence, ce qui représente 4 800 litres pour le CNPE de Chinon.

Ces entreposages doivent respecter plusieurs conditions :

- être accessible en cas de séisme ;
- respecter les règles liées à la maîtrise du risque incendie ;
- respecter les règles environnementales par utilisation de rétention ou double enveloppe ;
- être dans un lieu dont la température ne passe pas en dessous de -12°C.

Lors de leur contrôle du 4 février 2020, les inspecteurs ont souhaité s'assurer de la conformité des entreposages par rapport aux dispositions précitées.

Sur Chinon, cet entreposage est réalisé sur une aire extérieure à proximité du MIR (magasin inter-régional) et dans un container métallique où se trouvent cinq unicubes contenant des huiles qui sont gerbés sur deux niveaux.

Les dispositions en matière d'incendie et de règle environnementale étaient respectées.

Toutefois, les inspecteurs ont relevé que :

- le container métallique était uniquement fixé au sol (aucune fixation latérale ne semblait présente pour éviter le risque de basculement du container). De plus sur chacune des quatre fixations au sol, il a été observé que seulement un des deux points d'ancrage de chacune des platines a été exploité. Cette potentielle instabilité peut remettre en cause la tenue donc l'intégrité, en cas de chute, des unicubes qui sont entreposés au 2nd niveau de ce container métallique ;
- aucun dispositif n'était présent pour assurer un maintien en chauffe de l'intérieur du container en cas de grand froid au-delà de -12 °C. Vos représentants ont indiqué, sans justification, qu'une fois le container fermé, la température interne ne pouvait aller en deçà de cette température critique. Les inspecteurs émettent de fort doute à ce propos, notamment eu égard à la structure légère de la tôle métallique recouvrant ce container.

Demande B3 : je vous demande de me justifier qu'en l'état des fixations en place, la stabilité des contenants d'huile gerbés sur deux niveaux, et placés dans le container, sera garantie et que leur intégrité sera assurée en cas de séisme. Vous justifierez également que le container métallique permet de garantir une température ne risquant pas de descendre sous -12 °C.

Faute de pouvoir apporter ces démonstrations, je vous demande de mettre, sans délais, en conformité cet entreposage et de m'indiquer les raisons pour lesquelles ces défauts n'avaient pas été identifiés par vos représentants.

Conformité ATEX des locaux batteries de certains bâtiments (BAG et LHT)

Sur le CNPE de Dampierre, le document relatif à la protection contre le risque d'explosion (DRPCE) a identifié l'existence de zones ATEX au niveau des locaux batteries des locaux BAG (bâtiment des auxiliaires généraux) et 0LHT (groupe électrogène d'ultime secours).

Pour chacun de ces locaux, eu égard au risque d'accumulation d'hydrogène en cas de perte de la ventilation, ces CNPE ont retenu la nécessité d'installer, à terme, un système de détection fixe d'hydrogène avec un report d'alarme en salle de commande.

S'agissant du CNPE de Chinon, le DRPCE en vigueur (D5170/NR.325) ne précise pas dans les parades associées aux locaux batteries du BAG et du 0LHT la possibilité ou non de mettre en place un tel système de détection H₂ précité.

Lors de la visite terrain du 4 février 2020, les inspecteurs n'ont pas pu confirmer la présence d'un quelconque système de détection d'hydrogène au niveau du local batteries 0LHT. La porte d'accès à ce local était fermée à clef.

Demande B4 : je vous demande de me transmettre l'analyse qui vous a conduit à ne pas mettre en place, pour les locaux batteries du BAG et du 0LHT, de systèmes de détection d'hydrogène alors que d'autres CNPE de même conception en sont pourvus.

☺

Mesures d'isolement des liaisons 6,6 kV des câbles des DUS

Lors du raccordement des diesels d'ultime secours (DUS – mesure post Fukushima) aux tranches du CNPE de Chinon, des tests diélectriques des liaisons des câbles électriques délivrant 6,6 kV ont été réalisés pour s'assurer notamment de l'absence de courants de fuite significatifs.

A cette occasion, le CNPE est tenu d'effectuer ce test à un niveau de tension $\sqrt{3} \times U_0$ (soit un critère à 10,4 kV). Or sur le CNPE de Chinon, il a été considéré que la tension U_0 était de 6 kV (pour la réalisation de ces essais) alors que les câbles électriques concernés doivent permettre la réalimentation de plusieurs systèmes du réacteur nucléaire à un niveau de tension de 6,6 kV.

Les inspecteurs s'étonne qu'il soit possible de considérer une tension U_0 inférieure à la tension de réalimentation nominale réelle.

Demande B5 : je vous demande de me justifier de l'acceptabilité de considérer, dans le cadre des mesures d'isolement des liaisons des câbles 6,6 kV des DUS, une tension U_0 inférieure à la tension nominale de 6,6 kV.

☺

C. Observations

C1 – Sur le contrôle par sondage réalisé par les inspecteurs, les comptes rendus de maintenance décennale des systèmes fixes d'incendie des locaux diesels et les analyses annuelles des émulseurs de ces mêmes locaux n'ont pas appelé de commentaires.

C2 – Le périmètre d'applicabilité de la note référentiel (D5170/NR730) listant les systèmes d'aspersion par buses et sprinklers du CNPE est identifié comme suit « *Tranche 0, 1, 2, 3, 4, 7, 8 et 9* ».

Les inspecteurs vous ont précisé que, sur le parc nucléaire français, seul le CNPE de Gravelines était pourvu d'une tranche référencée 7 et de fait, que cela n'était pas adapté à Chinon.

C3 – Par courriers électroniques des 3 décembre 2019 et du 31 janvier 2020, l'ASN avait demandé au CNPE de prendre les dispositions nécessaires pour faciliter l'accès à certaines installations ; *« en outre pour lever les platelages au niveau de la terrasse diesels (afin de visualiser les tuyauteries HT/BT), il semble nécessaire d'avoir un régime particulier, une analyse de risque ainsi que des moyens appropriés pour lever ces platelages [...]. Lors de la visite du 04 février, [l'ASN ira] sur les diesels 1LHP/Q et 2LHP/Q : [l'ASN vous demande] donc de prendre les dispositions pour que le visuel sur les tuyauteries HT/BT de ces 4 diesels soit possible lors de l'inspection ».*

Or lors de l'inspection, vos représentants n'avaient pas disposé et levé les platelages sur le 2LHP alors que la demande avait été formulée de manière anticipée.

Indépendamment du déroulé de la visite d'inspection, il convient que le CNPE prenne en considération les demandes que l'ASN lui transmet en amont de chacune de ses inspections.

Cette coopération est un prérequis nécessaire qui concourt au bon déroulé de la mission de contrôle des inspecteurs de la sûreté nucléaire de l'ASN.

C4 – En amont de l'inspection, vous avez fourni plusieurs modes de preuve d'actions prises suite à des inspections. Vous avez notamment apporté des précisions concernant la gestion de l'action n° B-9039 relative à la modification des documents opératoires prestataires afin d'ajouter les intervalles des valeurs attendues sur les critères RGE A et B.

Dans le cadre du traitement de cette action, vous avez envoyé, en janvier 2019, une demande à vos services centraux précisant notamment que *« l'analyse de cet événement ... montre que sans discernement, il est facile de reproduire la même erreur car le mode opératoire support d'EP ne mentionne pas de valeurs repères plausibles dans laquelle doit se trouver la température de l'eau HT à l'entrée du moteur diesel [...]. Par ce courrier, [Chinon demande à ses services centraux] de solliciter les fournisseurs de maintenance des moteurs diesels de façon à ce qu'ils intègrent des valeurs repères attendues pour les critères RGE A et B dans leur mode opératoire ».*

Vos services centraux n'ont pas donné suite à votre demande pour des raisons non fondées.

L'ASN rappelle qu'il est nécessaire que toute intervention soit réalisée avec des documents en cohérence avec vos prescritifs internes dont les RGE. S'il n'est pas possible de faire évoluer la documentation de prestataire intervenant en cas 1, il appartient donc à EDF de fournir à ces entités une documentation et des analyses avec les critères à respecter.

Il convient donc que le CNPE donne des suites à l'action initiale envisagée.

∞

Vous voudrez bien me faire part sous deux mois, sauf mention particulière spécifiée dans la demande, 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.

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 d'Orléans

Signée par : Christian RON