

Lyon, le 5 août 2020

Réf. : CODEP-LYO-2020-037666

**Monsieur le Directeur du centre nucléaire de production d'électricité de Saint-Alban Saint-Maurice**  
Electricité de France  
BP 31  
**38 550 SAINT-MAURICE-L'EXIL**

**Objet :** Contrôle des installations nucléaires de base (INB)  
Centrale nucléaire de Saint Alban (INB n° 119)  
Inspection n° INSSN-LYO-2020-0489 du 9 juillet 2020  
Thème : « R.1.2 : Management de la sûreté – Changements d'états des réacteurs »

**Références :** [1] Code de l'environnement, notamment son chapitre VI du titre IX du livre V  
[2] Arrêté du 7 février 2012 modifié fixant les règles générales relatives aux installations nucléaires de base  
[3] Décision no 2014-DC-0417 de l'Autorité de sûreté nucléaire du 28 janvier 2014 relative aux règles applicables aux installations nucléaires de base (INB) pour la maîtrise des risques liés à l'incendie

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) concernant le contrôle des installations nucléaires de base (INB) prévu au code de l'environnement cité en référence [1], une inspection courante a eu lieu le 9 juillet 2020 sur la centrale nucléaire de St-Alban/St-Maurice, sur le thème « Management de la sûreté – Changements d'états des réacteurs ».

Je vous communique ci-dessous la synthèse de l'inspection ainsi que les principales demandes et observations qui résultent des constatations faites, à cette occasion, par les inspecteurs.

## **SYNTHESE DE L'INSPECTION**

L'inspection de la centrale nucléaire de Saint-Alban Saint-Maurice, conduite le 9 juillet 2020, concernait le thème « Management de la sûreté » et plus particulièrement le fonctionnement des commissions de sûreté en arrêt de tranche (COMSAT). Les inspecteurs ont notamment examiné l'organisation mise en place par le site pour autoriser le rechargement du réacteur n° 1. Les inspecteurs ont examiné les comptes rendus des COMSAT relatives à l'arrêt pour maintenance et rechargement partiel du réacteur 1. Ils ont également vérifié une partie de la gamme d'évaluation de contrôle ultime (ECU) relative à l'autorisation de la manutention du combustible avant le rechargement.

Cette inspection n'a pas mis en évidence d'anomalie portant sur l'organisation mise en place par le site pour assurer les changements d'états des réacteurs. Les inspecteurs ont toutefois relevé que la traçabilité des contrôles des dossiers ainsi que des contrôles issus de la démarche « recherche

d'irrégularités » pouvait être améliorée. Le site doit notamment clarifier le rôle du chef d'exploitation dans le cadre de l'activité importante pour la protection (AIP), au sens de l'arrêté INB en référence [2], que constitue un changement d'état du réacteur.

## A. DEMANDES D'ACTIONS CORRECTIVES

### Contrôle des dossiers lors de la COMSAT

La note EDF référencée D5380PRSUR00012 indice 16 relative à l'organisation des COMSAT prévoit que chaque service réalise le contrôle des bilans des activités réalisées. De plus, lors de certains changements d'état, la note demande à ce que chaque service réalise un contrôle au titre de la démarche « irrégularité », portant sur 5 à 10 dossiers. Ces contrôles sont tracés dans le compte rendu de la COMSAT.

Les inspecteurs ont constaté, lors de l'examen du compte rendu de la COMSAT relative au rechargement, que la nature et les conclusions de ces contrôles n'étaient pas systématiquement tracés dans le compte rendu, certains services indiquant simplement qu'ils avaient été : « réalisés ».

**Demande A1 : Je vous demande d'améliorer la traçabilité des dossiers contrôlés, la nature des contrôles et les remarques éventuelles dans les feuilles d'engagement des services utilisées pour autoriser le changement d'état.**

### Contrôle technique des AIP

Vous avez définie comme AIP l'autorisation de changement d'état du réacteur.

L'article 2.5.3 de l'arrêté INB en référence [2] dispose que « *Les personnes réalisant le contrôle technique d'une activité importante pour la protection sont différentes des personnes l'ayant accomplie* ».

Les inspecteurs se sont intéressés à la réalisation de la gamme ECU n° 21 relative à l'autorisation de la manutention du combustible avant le rechargement. Les ECU permettent à l'exploitant de s'assurer de la disponibilité des matériels requis pour l'état visé. Les procédures ECU n° 21 sont renseignées et analysées par l'opérateur, contrôlées par le chef d'exploitation délégué puis validées par le chef d'exploitation.

Les inspecteurs ont relevé que dans votre organisation, dans le compte rendu de la COMSAT, il est demandé, à chaque service, de s'engager sur la levée des réserves ou engagements qui lui incombent.

Ainsi, les inspecteurs ont constaté que le chef d'exploitation avait signé, pour le service conduite, le document d'engagement du solde des réserves du service conduite et notamment de la réalisation de la gamme ECU n° 21. Or, dans le cadre des suites de la COMSAT, c'est le chef d'exploitation, qui participe à la réalisation de l'AIP « autorisation de changement d'état » en s'engageant, pour le service conduite, sur la levée des réserves.

Enfin, il est demandé au chef d'exploitation d'effectuer également, le contrôle technique de l'AIP afin de s'assurer rapidement d'un éventuel écart.

Dans ce cas le chef d'exploitation participe à la validation de l'ECU 21, à la validation des réserves pour le service conduite et il est ensuite susceptible de réaliser le contrôle technique de ces activités qu'il a lui-même réalisées, ce qui est contraire à l'article 2.5.3 de l'arrêté [2]. Par ailleurs, si l'attendu consiste à réaliser une vérification, le chef d'exploitation ne doit alors pas réaliser la vérification d'activités qu'il a lui-même réalisées ou dont il a assuré le contrôle technique, ce qui serait contraire à l'article 2.5.4 de l'arrêté [2]

**Demande A2 : Je vous demande de préciser les attendus du responsable qui s'engage, à l'issue de la COMSAT, pour la levée des réserves du service conduite. Vous vérifierez si votre organisation permet de garantir que le chef d'exploitation n'est pas amené à réaliser le contrôle technique d'une AIP qu'il a partiellement réalisée ni à assurer la vérification d'activités dont il aurait assuré le contrôle technique. Le cas échéant, vous me préciserez les modifications de votre organisation dont vous déciderez.**

### Accès aux locaux

Lors de la visite terrain, les inspecteurs ont souhaité se rendre dans le local abritant le groupe électrogène de secours LHQ afin de réaliser, de manière fictive, les vérifications demandées dans la gamme ECU n° 21. Or, l'accès à ce local n'a pas été possible en raison d'un problème dans la gestion des clés. En effet, une des portes ne pouvaient pas être ouverte en raison d'un problème de verrou et l'ingénieur sûreté d'astreinte qui accompagnait les inspecteurs n'avait pas les autorisations nécessaires pour ouvrir la seconde porte de ce local. De ce fait, l'ingénieur d'astreinte n'aurait pas pu réaliser son contrôle *in situ*.

En outre, cet exemple ne permet pas de garantir qu'en cas de situation d'urgence, les accès aux locaux sont possibles en permanence pour les équipes d'intervention afin de permettre leur intervention dans des délais les plus courts. Vos représentants ont indiqué aux inspecteurs que ce cas de figure n'était pas possible sans préciser l'organisation mises en place pour les équipes d'intervention.

**Demande A3 : Je vous demande de mettre en place des dispositions pour garantir :**

- que les accès aux locaux abritant des EIP sont en permanence accessibles aux ingénieurs sûreté d'astreinte ;
- que l'accès à l'ensemble des locaux est rendu possible, à toute heure et de façon rapide, pour les équipes d'intervention.



## **B. DEMANDES D'INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**

Lors de la visite terrain, les inspecteurs ont constaté la présence de 16 cadres d'azote à proximité du parc à gaz du réacteur n°1, du bâtiment des auxiliaires généraux et du transformateur auxiliaire, sans qu'aucun balisage de signalement ne soit présent. De ce fait, les cadres d'azote sous pression auraient pu être percutés par un véhicule et devenir agresseur des matériels et équipements voisins. Ces cadres ont été déplacés à l'issue de l'inspection.

**Demande B1 : Je vous demande de m'indiquer si l'étude de danger du site autorise la présence de cadres d'azote, qui plus est en si grand nombre, dans cette zone.**



## C. OBSERVATIONS

Sans objet.



Sauf difficultés liées à la situation sanitaire actuelle, vous voudrez bien me faire part **sous deux mois**, des remarques et observations, ainsi que des dispositions que vous prendrez pour remédier aux constatations susmentionnées. Dans le cas où il ne vous serait pas possible de respecter les délais de réponse précités, je vous demande de prendre l'attache de la division pour convenir d'un délai de réponse partagé.

Pour les engagements que vous prendriez, je vous demande de les identifier clairement et d'en préciser, pour chacun, l'échéance de réalisation. Dans le cas où vous seriez contraint par la suite de modifier l'une de ces échéances, je vous demande également de m'en informer.

Enfin, conformément à la démarche de transparence et d'information du public instituée par les dispositions de l'article L. 125-13 du code de l'environnement et conformément à l'article R. 596-5 du code de l'environnement, je vous informe que le présent courrier sera mis en ligne sur le site Internet de l'ASN ([www.asn.fr](http://www.asn.fr)).

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

**L'adjoint à la chef de la division**

**Signé par**

**Richard ESCOFFIER**

