

Référence courrier :
CODEP-DTS-2022-004116

Montrouge, le 24/02/2022

**Monsieur le directeur de l'établissement
ORANO Chimie du Tricastin
Monsieur le directeur de FRET SNCF,
Madame la directrice de STSI,
Monsieur le directeur de Atlantic Ro-Ro (ARRCM)**

OBJET :

Contrôle du transport de substances radioactives
Inspection n° INSNP-DTS-2022-0337 du 2 février 2022
Transport d'URT

RÉFÉRENCES :

- [1] Code de l'environnement, notamment son chapitre VI du titre IX du livre V,
- [2] Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), version 2021,
- [3] Arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, dit « *arrêté TMD* »,
- [4] Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), éditions 2018 et 2020.

Madame la directrice, Messieurs les directeurs,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) concernant le contrôle des transports de substances radioactives, rappelées en référence [1], une inspection a eu lieu le 2 février 2022 sur le port de Dunkerque. Elle avait pour thème le transport ferroviaire et maritime d'oxyde d'uranium de retraitement (U_3O_8 URT) expédié par l'établissement ORANO Chimie vers la Russie et avait pour objectif de vérifier, par sondage, le respect des exigences réglementaires portant sur le transport de substances radioactives.

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 a porté sur l'arrivée sur le port de Dunkerque d'un transport ferroviaire assuré par Fret SNCF provenant d'Orano Chimie, puis au transfert du chargement sur un navire de la société Atlantic Ro-Ro (ARRCM). Il s'agissait d'un transport d' U_3O_8 issu de l'uranium de retraitement. Les colis utilisés pour ce transport sont des colis de type IP-2 (de type fûts pétroliers de 220 litres) qui sont ensuite placés dans des conteneurs ISO 20 pieds fermés. Les transporteurs, le commissionnaire de transport, le chargeur et l'affréteur étaient notamment représentés sur le port. L'expéditeur avait transmis à l'ASN les documents relatifs à l'expédition préalablement à l'inspection.

Le contrôle a débuté par l'inspection du navire. Les inspecteurs de l'ASN et un inspecteur de la Direction Inter-régionale de la Mer (DIRM)- Manche Est - Mer du Nord du ministère en charge de la mer ont notamment vérifié les documents de bord et se sont assurés du bon état général du navire. Ils ont interrogé l'équipage sur leur suivi radiologique, leur formation, les consignes à mettre en œuvre en situation accidentelle, ainsi que sur les dispositions en matière d'arrimage et de colisage. Les inspecteurs ont ensuite vérifié le plan de chargement du transport ferré, le placardage et l'étiquetage des wagons et colis. Ils ont assisté enfin à l'opération de chargement des colis sur le navire.

Les inspecteurs étaient accompagnés d'experts de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN) afin de procéder à des mesures de l'ambiance radiologiques au contact et à proximité de wagons de fret et de conteneurs ISO. Des prélèvements ont également été réalisés sur le pont du bateau avant le chargement des substances radioactives, puis sur des wagons après déchargement des substances radioactives afin de vérifier l'absence de contamination labile.

Il ressort de cette inspection que les mesures radiologiques effectuées, avant le transport, par l'expéditeur sont cohérentes avec celles réalisées, sur le port, par un organisme pour le compte du commissionnaire de transport et par l'IRSN. Les exigences de la réglementation internationale du transport de matières radioactives [2 et 4] relatives aux débits de dose et à la propreté radiologique sont respectées. À cet égard, les inspecteurs relèvent la bonne pratique mise en œuvre par le commissionnaire de faire réaliser par sondage des contrôles supplémentaires à ceux requis par la réglementation sur le convoi ferroviaire avant son déchargement, ainsi que dans la cabine du locotracteur. Ces contrôles ont été réalisés avec soin et pertinence.

Néanmoins, les inspecteurs ont noté des axes d'amélioration portant sur la mise en œuvre du système de gestion de la qualité et la gestion d'une urgence. Ils font l'objet des demandes ci-dessous.

A. DEMANDE D'ACTION CORRECTIVE

Système de gestion de la qualité

Conformément à son point 1.7.1.3, le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), rendu d'application obligatoire par l'arrêté dit TMD [3], « *s'applique au transport de matières radioactives par chemin de fer, y compris le transport accessoire à l'utilisation des*

matières radioactives. Le transport comprend toutes les opérations et conditions associées au mouvement des matières radioactives, telles que la conception des emballages, leur fabrication, leur entretien et leur réparation, et la préparation, l'envoi, le chargement, l'acheminement, y compris l'entreposage en transit, le déchargement et la réception au lieu de destination final des chargements de matières radioactives et de colis. »

Conformément au point 1.7.3, « un système de management fondé sur des normes internationales, nationales ou autres qui sont acceptables pour l'autorité compétente doit être établi et appliqué pour toutes les activités relevant du RID, telles qu'indiquées au 1.7.1.3, pour garantir la conformité avec les dispositions applicables du RID. (...) Le fabricant, l'expéditeur ou l'utilisateur doit être prêt à (...) prouver à l'autorité compétente qu'il observe le RID. »

L'ASN a publié un guide relatif à l'assurance de la qualité applicable au transport des matières radioactives (disponible sur www.asn.fr) afin de préciser ses attentes en la matière. Il précise notamment que « *des mesures doivent être définies dans des documents appropriés pour contrôler tous les aspects des opérations de transport, notamment les activités liées (...), à l'utilisation, au contrôle et à la maintenance des emballages, au choix du type de colis en adéquation avec le contenu à transporter, à la préparation des colis (respect des prescriptions du certificat d'agrément le cas échéant), aux contrôles radiologiques, au marquage, à l'étiquetage, au colisage, au chargement des colis dans les véhicules, à l'arrimage solide, à la préparation des documents de transport, à la signalisation et à l'équipement des moyens de transport, à l'acheminement, à l'entreposage en transit, au commissionnement, à la réception, à la gestion des situations d'urgence. Ces mesures doivent réduire les risques pour la sûreté et permettre de confirmer le respect de la réglementation applicable* ».

Les inspecteurs ont relevé que le convoi ferré contrôlé n'était pas conforme au plan de chargement du convoi ferré en ce qui concerne le positionnement des wagons dans le convoi. En outre, ils ont noté qu'une étiquette sur un conteneur mentionnait un indice de transport erroné pour sa partie décimale, ne correspondant pas aux informations mentionnées sur les documents de transport.

Enfin, ils ont observé que les documents de bord présents sur le bateau avant son chargement comportaient des informations légèrement différentes de ceux signés et transmis préalablement à l'inspection. Toutefois, l'affrèteur a remis les bonnes versions au commandant de bord avant le départ du navire.

Demande A1 : Je vous demande d'identifier la cause des écarts constatés dans la mise en œuvre du système de gestion de la qualité et de présenter les mesures prévues pour éviter leur renouvellement.

B. DEMANDE D'INFORMATION COMPLÉMENTAIRE

Procédure d'urgence

Le code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) [4] prévoit à son point 1.3.1.4 que « *chaque personne doit, compte tenu des risques d'exposition au cas où des marchandises dangereuses*

seraient répandues accidentellement et des fonctions qu'elle exerce, être formée sur (...) les informations disponibles sur les mesures d'urgence et leur utilisation (...) et les mesures immédiates à prendre au cas où des marchandises dangereuses seraient répandues accidentellement, notamment les consignes d'urgence à appliquer ». Le point 5.4.3.4.1 dispose également que « des informations pertinentes doivent être accessibles immédiatement et à tout moment afin de permettre les interventions d'urgence nécessaires à la suite d'accidents ou d'incidents impliquant des marchandises dangereuses transportées. Ces informations doivent être disponibles à distance des colis contenant les marchandises dangereuses et être immédiatement accessibles en cas d'incident ou accident ».

En réponse aux questions des inspecteurs sur les mesures devant être mises en œuvre en cas d'accident, l'équipage du navire a présenté tout d'abord une procédure applicable à d'autres chargements (relevant d'ailleurs d'une autorité compétente étrangère). Ce n'est que dans un second temps que l'équipage a présenté une procédure d'urgence relative au chargement inspecté. Toutefois, cette procédure, succincte, ne prévoit pas l'information des autorités compétentes françaises en cas d'accident.

Demande B1 : Je vous demande de veiller à ce que l'équipage du navire identifie sans difficulté la procédure d'urgence *ad hoc* à mettre en œuvre et de vous assurer qu'elles prévoient que les autorités compétentes françaises soient rapidement informées en cas d'accident survenant dans les eaux territoriales et ports français.

C. OBSERVATION

Néant

*
* *

Vous voudrez bien me faire part, sous deux mois, chacun pour ce qui vous concerne, des dispositions que vous prendrez pour remédier aux constatations susmentionnées et, les cas échéant, de vos remarques et observations sur ces constatations. Pour les engagements que vous prendriez, je vous demande de les identifier clairement et d'en préciser, pour chacun, l'échéance de réalisation.

L'ensemble de ces éléments peut être transmis à l'adresse électronique dts-transport@asn.fr, en mentionnant notamment dans l'objet le nom de l'entreprise et la référence de l'inspection¹.

¹ Les documents volumineux peuvent être transmis au moyen du site suivant : <https://postage.asn.fr/>.

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, je vous informe que le présent courrier sera également mis en ligne sur le site Internet de l'ASN (www.asn.fr).

Je vous prie d'agréer, Madame la directrice, Messieurs les directeurs, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur du transport et des sources,

Signé par

Fabien FÉRON