

Lyon, le 17 novembre 2023

Référence courrier : CODEP-LYO-2023-061493

**Monsieur le Directeur du centre nucléaire  
de production d'électricité du Tricastin  
Electricité de France  
CS 40009  
26131 ST PAUL TROIS CHATEAUX CEDEX**

**Objet :** Contrôle des installations nucléaires de base (INB)

Lettre de suite de l'inspection inopinée du 6 octobre 2023 sur le thème « Contrôle des réservoirs et tuyauteries véhiculant des substances dangereuses »

**N° dossier :** Inspection n° INSSN-LYO-2023-0454

**Références :** [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 INB  
[3] Décision n° 2013-DC-0360 de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) du 16 juillet 2013 modifiée relative à la maîtrise des nuisances et de l'impact sur la santé et l'environnement des INB (dite « décision environnement »)  
[4] Arrêté du 22 décembre 2008 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique n° 1432 (Stockage en réservoirs manufacturés de liquides inflammables), dans sa rédaction en vigueur à la date de publication de l'arrêté [2]

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) concernant le contrôle des installations nucléaires de base (INB) en référence, une inspection inopinée a eu lieu le 6 octobre 2023 sur la centrale nucléaire de Tricastin sur le thème « Contrôle des réservoirs et tuyauteries véhiculant des substances dangereuses » et plus particulièrement pour ce qui concerne la zone de la cuve 0 LHT 003 BA, le diesel d'ultime secours du réacteur 3 et la station-service.

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 inopinée du 6 octobre 2023 avait pour principal objectif d'examiner l'organisation et les équipements associés relatifs aux réservoirs et cuves de stockage de gasoil non routier (GNR) utilisé dans les diesels de tranche (LHT/LHQ), les équipements de secours comme les groupes d'ultimes secours (GUS) et les diesels d'ultimes secours (DUS) ainsi que pour la station-service interne. Ces équipements de secours sont utilisés en cas de perte d'alimentation électrique et la station-service est dédiée aux engins de manutention du site. Cette inspection avait deux composantes : les enjeux de sûreté non radiologiques et la prévention des pollutions et des nuisances. Elle s'inscrivait dans le cadre d'une campagne nationale d'inspections de l'ASN sur le sujet.

Les inspecteurs ont vérifié l'inventaire des quantités de matières dangereuses, plus précisément du GNR, et l'exploitant a présenté le logiciel, maintenu à jour quotidiennement, qui permet également de planifier les livraisons. Ils ont également vérifié le suivi de la cuve 0 LHT 003 BA et l'utilisation de la navette avitailleuse qui permet, par un ensemble d'opérations de dépotage, de maintenir le niveau de carburant dans les cuves de chaque équipement.

Les inspecteurs ont également vérifié le suivi de la quantité de combustibles présents dans les différentes cuves, les dispositifs de détection incendie et la prévention des pollutions via les rétentions et kits anti-pollution. Enfin, les inspecteurs ont vérifié les engagements pris à la suite de l'inspection renforcée conduite en mars 2022 par l'ASN, relativement à la protection de l'environnement, notamment ceux relatifs au suivi des flexibles (demande A-1-5). Concernant la demande B1-2 relative au volume de rétention de la zone de dépotage du GUS, le site s'était engagé à réaliser les travaux de rehausse et de réfection des sols pour début 2024.

Au vu de cet examen, les inspecteurs considèrent que l'organisation mise en œuvre par le CNPE de Tricastin pour la gestion du GNR est perfectible, notamment pour le dépotage au niveau des DUS qui sont pourtant des équipements récents ainsi que pour la station-service. Les inspecteurs soulignent toutefois que, malgré le caractère inopiné de l'inspection, EDF a su mobiliser des interlocuteurs en mesure de répondre aux demandes des inspecteurs.



## I. DEMANDES A TRAITER PRIORITAIREMENT

Sans objet.



## II. AUTRES DEMANDES

### **Zone de dépotage de la cuve 0 LHT 003 BA et de la navette avitailleuse**

Le service GNU a présenté aux inspecteurs son organisation pour la gestion des livraisons de GNR : un camion-citerne vient dépoter une quantité maximale de 4m<sup>3</sup> de combustible dans la navette avitailleuse qui se rend ensuite à chaque cuve dont il a été remonté un besoin de carburant. Cela se traduit par la présence et la circulation du camion-citerne dans la zone de dépotage de la cuve 0 LTH 003 BA pendant une journée environ, temps nécessaire pour réaliser les différentes opérations. Cette organisation vise à éviter de contaminer plusieurs stockages en cas de contamination du GNR, dans le cas où le carburant serait pompé par la navette avitailleuse directement de la cuve 0 LHT 003 BA. Si nécessaire, la cuve 0 LHT 003 BA peut également être alimentée en direct par le camion de livraison.

L'exploitant a présenté les différents documents relatifs à ces opérations : plan de circulation, protocoles de sécurité, contrôles internes et externes de l'avitailleuse, plan des réseaux d'eau.

Concernant la gestion des flexibles, la vérification de la date de validité des flexibles a été intégrée aux gammes de dépotage, le site a transmis aux inspecteurs les certificats de conformité des flexibles ; leur examen n'a pas mis en évidence d'anomalie. Des flexibles périmés étaient présents en stock, au niveau du bâtiment de l'avitailleuse mais n'étaient pas utilisés.

Les inspecteurs ont également vérifié la présence des affichages et équipements obligatoires dans cette zone tels que : les consignes de sécurité, les moyens d'extinction et les équipements anti-pollution. Ils ont constaté que seule une petite consigne de sécurité est affichée au niveau de la zone.

La zone de dépotage permet également le stockage de la cuve mobile O LLS 683 BA qui a un emplacement dédié et qui était correctement étiquetée ainsi que de 3 cuves mobiles vides qui ont été utilisées lors des travaux réalisés au niveau de la station-service.

Lors de l'ouverture de la boîte de connexion du flexible de dépotage vers la cuve 0 LHT 003 BA, les inspecteurs ont remarqué que le bac de rétention prévu pour la récupération des égouttures était, à plus de la moitié, plein de GNR, ce qui n'était pas satisfaisant (risque de pollution et/ou d'incendie).

**Demande II.1 : Vider le bac de rétention des égouttures de la connexion flexible / tuyauterie de la cuve 0 LHT 003 BA. Mettre en place une organisation permettant la vidange des zones de collecte des égouttures après les dépotages.**

**Demande II.2 : Afficher de manière visible les consignes de sécurité et de dépotage.**

**Demande II.3 : Mettre en place des dispositions pour éliminer les flexibles périmés.**

### **Diesels d'ultime secours**

Les inspecteurs ont examiné les conditions de remplissage et de stockage du GNR dans le groupe électrogène à moteur diesel d'ultime secours n°3. Deux cuves sur rétention permettent d'alimenter ce DUS, la cuve 3 LHU 120 BA et la cuve 3 LHU 110 BA de capacité unitaire 60 m<sup>3</sup>. Les cuves sont reliées entre elles par des tuyauteries de transfert de GNR et par leurs événements.

L'opération de dépotage de la navette avitailleuse est prévue par l'intermédiaire d'armoires en plastique fermées qui contiennent le raccord de connexion entre le flexible de dépotage et la tuyauterie d'alimentation des cuves. Ces armoires n'étaient pas encore opérationnelles au jour de l'inspection. Actuellement, les opérations de dépotage sont effectuées par l'intermédiaire de la vanne de dépotage 3 LHU 102 VP mais sans gamme adaptée, sans prise de terre, sans consigne de sécurité et sans la présence d'un kit anti-pollution.

La lecture du niveau des 2 cuves 3 LHU 110/120 BA est réalisée via le niveau de chaque cuve dont l'échelle est graduée en mètre et non en volume. La quantité présente, indiquée en volume, est disponible au niveau du haut du bâtiment du DUS. Cette situation est susceptible d'entraîner potentiellement un débordement par trop-plein.

**Demande II.4 : Formaliser l'organisation et les exigences de sécurité des dépotages dans les différents DUS du site et mettre en place les équipements et consignes de sécurité de manière pérenne, avant le prochain dépotage.**

**Demande II.5 : Etudier l'amélioration de l'ergonomie de la lecture de niveau des volumes de GNR dans les cuves des DUS.**

Les inspecteurs ont également noté la présence de nombreuses traces de coulures le long du mur côté entrée au niveau de la cuve 3 LHU 120 BA.

**Demande II.6 : Analyser et préciser à l'ASN l'origine de ces coulures et mettre en place une solution technique évitant leur renouvellement.**

### **Station de GNR**

La station de GNR est située à proximité immédiate d'une des voies principales d'accès aux installations, relativement passante. Les inspecteurs ont relevé plusieurs situations présentant des risques de contamination des sols environnants aux hydrocarbures.

Les inspecteurs ont observé que la borne de distribution de GNR était endommagée et avait fait l'objet d'une réparation temporaire en étant sanglée au niveau de sa partie endommagée. L'exploitant a indiqué que le choc à l'origine de cette réparation provisoire a eu lieu le 22 août 2023.

**Demande II.7 : Réparer la borne de distribution dans les meilleurs délais et étudier la mise en place de dispositifs de protection de la borne, au vu de la circulation à proximité.**

Le service GNU a indiqué que la mise à terre de la citerne lors de l'opération de dépotage était réalisé sur une prise de terre au niveau de la trappe d'accès à la cuve, or la procédure locale de maintenance « Dépotage de fioul dans la rétention de GNR du service GNU » référencée D453422009417 indique que la prise de terre est située au sol. Lors de la présence terrain, cette prise de terre n'a pas pu être montrée aux inspecteurs.

**Demande II.8 : Mettre en cohérence la documentation et la situation de terrain. Identifier de manière visible la prise de terre.**

Les consignes de sécurité et d'exploitation ne sont pas présentes sur site ou non à jour (utilisation des pictogrammes orange qui ne sont plus en vigueur depuis l'application du règlement CLP au 1<sup>er</sup> juin 2017).

Afin de s'assurer que le volume prévu en dépotage n'engendre pas un débordement de la cuve de GNR, une prise de niveau est réalisée à la pige. Or cette pige n'est pas graduée et ne permet pas une lecture efficace du niveau de GNR dans la cuve enterrée.

Au niveau de l'abri de cette station, le raccord de dépotage au sol est dans un état très dégradé, ce qui peut entraîner une fuite et une potentielle pollution des sols.

**Demande II.9 : Vérifier l'intégrité du raccord de dépotage au sol et le remplacer si besoin.**

Le tampon d'accès à la cuve est protégé par un couvercle qui doit avoir été ouvert avant le dépotage (notamment pour la lecture du niveau à la pige), or le regard associé était très gras et une forte odeur d'hydrocarbures était présente.

**Demande II.10 : S'assurer de l'absence de pollution des sols dans la zone (aire de dépotage, tampon d'accès à la cuve).**

En cas de besoin, il n'existe pas de bouton d'arrêt d'urgence clairement identifié, la seule opération possible est la coupure électrique de la pompe qui n'est pas une action intuitive en cas d'urgence.

**Demande II.11 : Afficher les consignes de sécurité et d'exploitation à jour et mettre en place un bouton d'arrêt d'urgence.**

L'aire de dépotage de la station-service présente une surface ne répondant pas aux exigences applicables aux zones de rétention de substances dangereuses et elle est fissurée.

**Demande II.12 : A l'instar des pratiques des autres sites, étudier et créer une rétention dans la zone de dépotage de la station-service, conforme à l'article 4.3.3 de l'arrêté [2]. Me faire part du délai associé.**

**Traçabilité des contrôles réglementaires**

Les inspecteurs ont constaté un défaut de contrôle réglementaire de 2 extincteurs : un au niveau de la navette avitailleuse (date du dernier réglementaire : 07/2022) et un au niveau du bâtiment de la cuve 3 LHU 120 BA du DUS 3 (date du dernier réglementaire : 03/2022).

Dans le DUS, le dispositif de désenfumage au niveau de 3 HDU 0506 PD ne mentionne pas la date du contrôle réglementaire.

**Demande II.13 : Réaliser les contrôles réglementaires des 2 extincteurs précités et du dispositif de désenfumage. Analyser l'origine de ces deux écarts relevés et mettre en place si nécessaire des actions d'organisation complémentaires quant à ces contrôles.**

☞ ☞

**III. CONSTATS OU OBSERVATIONS N'APPELANT PAS DE REPONSE A L'ASN**

Sans objet.

☞ ☞

Vous voudrez bien me faire part **sous deux mois**, sauf mention particulière et **selon les modalités d'envois figurant ci-dessous**, 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. 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.

Je vous rappelle par ailleurs qu'il est de votre responsabilité de traiter l'intégralité des constatations effectuées par les inspecteurs, y compris celles n'ayant pas fait l'objet de demandes formelles.

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**

