

Référence courrier : CODEP-LYO-2024-007996

EDF – DP2D

Monsieur le chef de la Structure
Déconstruction de Bugey 1
CNPE de Bugey
BP 60120
01155 LAGNEUX CEDEX

Lyon, le 16 février 2024

Objet : Contrôle des installations nucléaires de base
EDF / DP2D – Réacteur n° 1 (INB n° 45)
Lettre de suite de l'inspection du 6 février 2024

Thèmes : Respect des engagements (RE) ; transport interne de marchandises dangereuses

Code : INSSN-LYO-2024-0595 du 6 février 2024

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 installations nucléaires de base
[3] D455521014935 : Règles générales d'exploitation- Site de Bugey 1-Maitrise des transports internes de marchandises dangereuses
[4] D45551702887 : Note d'organisation pour le transport interne de marchandises dangereuses- Bugey 1
[5] D455518014215 : Cahier des spécifications et conditions techniques- contrat de prestations multiservices site de Bugey 1

Monsieur le chef de la Structure Déconstruction de Bugey 1,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) concernant le contrôle des installations nucléaires de base (INB) en référence [1], une inspection a eu lieu le 6 février 2024 au sein de l'INB n° 45 située sur le site nucléaire de Bugey sur les thèmes « respect des engagements » et « transport interne de marchandises dangereuses ».

Je vous communique ci-dessous la synthèse de l'inspection, ainsi que les demandes, constats et observations qui en résultent.

SYNTHESE DE L'INSPECTION

L'inspection du 6 février 2024 réalisée au sein de l'INB n°45 portait d'une part sur le respect des engagements et d'autre part sur les transports internes de marchandises dangereuses. Les inspecteurs étaient accompagnés de l'IRSN. Ils ont échangé essentiellement avec : les conseillers à la sécurité des transports (CST) et des transports internes (CSTI), le chargé de mission transport de marchandises

dangereuse de la DP2D¹, les ingénieurs (qualité, sûreté, déchets) de l'INB n°45 et le directeur de site.

Dans un premier temps, les inspecteurs ont vérifié par sondage la réalisation des engagements pris envers l'ASN. Ces engagements font notamment suite aux dossiers d'autorisation de modification des installations, à l'analyse des événements significatifs survenus dans l'installation et aux demandes issues des inspections menées par l'ASN.

Ensuite, les inspecteurs ont contrôlé la conformité des référentiels internes de l'INB n° 45 à l'arrêté INB [2], aux décisions et aux guides de l'ASN sur le sujet du transport interne. Ils ont vérifié, par sondage, la mise en œuvre des dispositions prévues dans les dossiers de transport interne, plus particulièrement le dossier de transport d'un caisson métallique FAMA2 5m3 pré-bétonné.

Enfin, ils ont effectué une visite générale de l'installation hors zone contrôlée et se sont rendus au sommet de la nef pile abritant le caisson métallique. Les inspecteurs ont relevé positivement le travail fourni par l'exploitant concernant le solde des engagements. L'organisation mise en place pour maîtriser les exigences de sûreté des transports internes apparaît également satisfaisante. Toutefois, certaines incohérences ont été identifiées quant aux exigences de formation applicables au transport interne et la traçabilité associée au dossier de transport du caisson est apparue perfectible.

I. DEMANDES A TRAITER PRIORITAIREMENT

Sans objet.

II. AUTRES DEMANDES

Formation du personnel

L'article 2.5.5 de l'arrêté [2] dispose que : « les activités importantes pour la protection, leurs contrôles techniques, les actions de vérification et d'évaluation sont réalisés par des personnes ayant les compétences et les qualifications nécessaires. A cet effet, l'exploitant prend les dispositions utiles en matière de formation afin de maintenir ces compétences et qualifications pour son personnel et, en tant que de besoin, les développer, et s'assure que les intervenants extérieurs prennent des dispositions analogues pour leurs personnels accomplissant des opérations susmentionnées. »

Les règles générales d'exploitation [3] précisent que : « les personnes impliquées dans le transport interne de marchandises dangereuses reçoivent une formation adaptée à leurs responsabilités portant sur les dispositions de présent document, ou travaillent sous la responsabilité directe d'une personne formée. Toute formation en matière de transport internes fait l'objet d'un enregistrement et d'un archivage. »

En complément la note d'organisation pour le transport interne [4] consultée par les inspecteurs, précise au paragraphe « formation et habilitations » que : « le personnel du BTI³ impliqués dans le transport interne de marchandises dangereuses reçoit une formation adaptée à ses responsabilités (...). Les acteurs du TI doivent :

- Être formés au RGE transport interne (e -Learning),
- Être sensibilisés aux spécificités de Bugey 1 en termes de transport (BTI),
- Être formés aux pratiques de calage/arrimage (STAR 2 par exemple). »

Les inspecteurs ont consulté les formations/habilitations et la fiche de compétences d'un des membres du BTI pour vérifier le respect de ces exigences. Cette personne était bien titulaire des formations

¹ Direction des Projets Déconstruction-Déchets

² Faiblement Actif Moyennement Actif

³ Bureau Transport Interne

appelées par la note d'organisation [4], d'un certificat de formation PR1⁴ en cours de validité et de la formation calage/arrimage (STAR 2) valide.

Puis, ils ont parcouru le cahier des spécifications du contrat CMS⁵ [5] qui précise les formations et habilitations requises pour le personnel sous-traitant impliqué notamment dans les transports internes : « formation à la réglementation ADR, habilitation STAR 7, module spécifique calage/arrimage (en attendant le déploiement de cette formation, la formation STAR 2 est requise) et sensibilisation aux TI effectués par la SDB1 pour le personnel intervenant sur les prestations liées aux chargements des colis en conteneur de transport ». Les inspecteurs ont vérifié le respect de ces exigences en contrôlant les titres et habilitations de deux personnes sous-traitantes (du CMS) impliquées dans les opérations de transport interne et ils n'ont pas retrouvé l'ensemble des prérequis mentionnés dans le cahier des spécifications. Par exemple, aucun des deux ne possédait l'habilitation STAR 7.

Demande II.2. : Mettre en cohérence la note d'organisation [4] et le cahier des charges [5] en matière de formations et habilitations.

Demande II.3. : S'assurer que vos intervenants extérieurs répondent aux exigences attendues et imposées par la réglementation.

Dossier de transport interne

Les inspecteurs ont consulté le dossier de transport interne du caisson métallique n° 6140610. A ce titre, l'exploitant a présenté le document de transport complété par les éléments suivants : activité, classe de transport, signatures dans la partie « autorisations » et validation par le BTI.

Dans la note [4], il est indiqué : « Au moment du chargement sur le moyen de transport, le ou les colis constituant le chargement font l'objet d'un contrôle visuel afin de s'assurer de leur intégrité (...). Ces informations sont reportées sur le document de transport. De plus, un système de calage/arrimage peut être nécessaire entre l'engin de manutention (ou la remorque par exemple) et l'emballage afin de réaliser le transport en limitant le risque de perte de confinement via une chute. (...) La vérification de l'état du colis et le calage/arrimage du colis sur le système de transport sont effectués par le titulaire, responsable du transport. Dans le cas d'un colis FAMA (à destination du CSA de l'ANDRA ou de CENTRACO), un contrôle technique supplémentaire est réalisé concernant l'intégrité du colis (AIP). Ce contrôle technique est réalisé par une autre personne de la même entreprise que le titulaire. L'ensemble de ces contrôles est formalisé sur le document transport. Une vérification par sondage ou supervision est assurée :

- En sortie de ZC⁶, par l'agent DI82⁷ qui réalise également les contrôles radiologiques dans le cadre de la DI82 ;
- En zone conventionnelle, par un agent EDF ou du CMS habilité calage/arrimage.

Cette vérification/supervision est formalisée dans le document transport.

L'article 2.5.6 de l'arrêté [2] prescrit « les activités importantes pour la protection, leurs contrôles techniques, les actions de vérification et d'évaluation font l'objet d'une documentation et d'une traçabilité permettant de démontrer a priori et de vérifier a posteriori le respect des exigences définies. Les documents et enregistrements correspondants sont tenus à jour, aisément accessibles et lisibles, protégés, conservés dans de bonnes conditions, et archivés pendant une durée appropriée et justifiée. »

⁴ Prévention des risques niveau 1

⁵ Contrat multiservices

⁶ Zone contrôlée

⁷ Dédiées aux contrôles des matériels et équipements sortant de zone délimitée

L'exploitant n'a pas été en mesure de présenter aux inspecteurs les éléments de traçabilité :

- des contrôles de propreté radiologique de l'emballage en sortie de zone contrôlée (contrôles anciennement dits « DI82 ») ;
- des informations et contrôles censées figurer dans le document transport en application de la note [4] : plan de colisage, vérification du système de calage/arrimage du colis avant transport, des résultats de contrôles de propreté radiologiques de engins de manutentions.

Demande II.4 : Assurer une traçabilité permettant de démontrer *a priori* et de vérifier *a posteriori* le respect des exigences définies associées aux opérations de transport interne.

Demande II.5 : Transmettre les résultats du contrôle de propreté réalisé sur les surfaces externes du colis n° 6140610 en sortie de zone contrôlée (anciennement DI82).

Demande II.6 : Mettre en cohérence le contenu du dossier transport avec la note [4].

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

Sans objet.

*

* *

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. 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, le courrier de suite de cette inspection 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.

Le chef de pôle LUDD délégué,

Signé par

Arnaud LAVERIE