

DIVISION D'ORLÉANS

CODEP-OLS-2020-031557

Orléans, le 10 juin 2020

Monsieur le Directeur du Centre Nucléaire de
Production d'Electricité de Dampierre-en-Burly
BP 18
45570 OUZOUER SUR LOIRE

Objet : Contrôle des installations nucléaires de base
CNPE de Dampierre-en-Burly – INB n° 84 et 85
Inspection n° INSSN-OLS-2020-0764 du 28 mai 2020 – Covid 19 : Contrôle à distance
« Transport interne »

Réf. : [1] Code de l'environnement, notamment son chapitre VI du titre IX du livre V
[2] Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (dit
ADR)

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) précisées en référence [1] concernant le contrôle des installations nucléaires de base et au vu du contexte sanitaire actuel (Covid19), l'ASN a choisi d'adapter son dispositif de contrôle des installations d'EDF pour maintenir un haut niveau d'exigence sans remettre en cause les principes de distanciation physique indispensables à la limitation du risque de prolifération du virus.

Dans ce contexte, une inspection à distance a été réalisée le 28 mai 2020 concernant le CNPE de Dampierre-en-Burly sur le thème « Transport interne » consistant notamment en un examen de documents liés à l'exploitation courante, accompagné d'audioconférences avec l'exploitant.

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 des transports internes de matières dangereuses. Les inspecteurs ont effectué un contrôle par sondage de la documentation applicable sur le CNPE, des dossiers de suivi des emballages et des transports. Compte tenu du contexte sanitaire actuel, l'ASN s'est orientée sur la réalisation de contrôles documentaires à distance à partir d'une liste de documents établie par ses soins sur des activités à fort enjeu de sûreté. Cette inspection du 28 mai 2020 a fait l'objet d'investigations et d'échanges complémentaires qui ont été clos le 2 juin 2020.

Les inspecteurs ont abordé différents sujets relatifs aux transports effectués au départ ou à destination du CNPE de Dampierre-en-Burly au cours de l'année 2019 sur la base des référentiels et des modes opératoires transmis par le site. Ils se sont aussi intéressés à la formation et à l'habilitation des intervenants chargés des activités de manutention et d'arrimage, ainsi qu'à la surveillance des prestataires. L'inspection a été également l'occasion de revenir sur les moyens utilisés pour effectuer les transports internes, sur l'analyse des événements significatifs transport déclarés par le CNPE de Dampierre-en-Burly en 2019, sur le rapport annuel établi par le conseiller à la sécurité aux transports (CST) et de vérifier l'application d'une vingtaine d'actions de progrès prises par le site depuis 2017.

Au vu de cet examen, il apparaît que l'organisation actuellement en vigueur sur le site ne permet pas au CNPE de Dampierre de garantir la réalisation de toutes les activités de transports par des personnels formés et habilités. C'est l'objet de la première demande d'action corrective de ce courrier qui doit faire l'objet d'une action prioritaire de votre part pour trouver une organisation répondant à ces attentes, malgré les alertes formulées par le CST dans ses rapports annuels depuis plusieurs années. D'autres points à corriger ont également été identifiés, concernant principalement la suppléance du CST, la mise à jour de la documentation avec la réglementation applicable, la maintenance et la conformité des moyens utilisés pour effectuer les transports internes et l'application des gammes utilisées lors des activités de transports.



A. Demandes d'actions correctives

Formations et habilitations des intervenants dans les activités de transports

L'ADR 2019 [2] indique au point 1.3.1 que « *les personnes employées par les intervenants cités au chapitre 1.4, dont le domaine d'activité comprend le transport de marchandises dangereuses, doivent être formées de manière répondant aux exigences que leur domaine d'activité et de responsabilité impose lors du transport de marchandises dangereuses. [...] La formation doit aussi traiter les dispositions spécifiques s'appliquant à la sûreté du transport des marchandises dangereuses telles qu'elles sont énoncées dans le chapitre 1.10.* »

Les règles générales d'exploitation transport interne (RGE TI) référencées D450713011936 indice 5 disposent au point 2 que « *les personnes impliquées dans le transport interne de marchandises dangereuses reçoivent une formation adaptée à leurs responsabilités portant sur les dispositions du présent document, ou travaillent sous la responsabilité directe d'une personne formée.* »

La note technique du CNPE relative à la « Réalisation des transports radioactifs par la cellule transport » du 20 mars 2018, référencée D5140/NT/05.235 indice f, stipule au point 2.5 que « *les personnes employées dont le domaine d'activité comprend le transport de marchandises dangereuses doivent recevoir une formation répondant aux exigences imposées par leur domaine d'activité et de responsabilité, à savoir :*

- *toute personne intervenant sur d'un transport classe 7 doit avoir reçu une sensibilisation générale garantissant la connaissance des prescriptions générales de la réglementation relative aux transports de marchandises dangereuses ;*
- *toute personne doit recevoir une formation détaillée adaptée à ses fonctions et responsabilités portant sur les prescriptions de la réglementation relative aux transports de marchandises dangereuses.* »

Le CST a attiré l'attention de la direction du CNPE de Dampierre-en-Burly dans son rapport annuel de 2019 sur les habilitations et les formations des agents en charge des expéditions et des chargements des transports de matières dangereuses (TMD). Le CST a rappelé à plusieurs reprises les exigences réglementaires concernant les formations.

L'organisation actuelle du site, constituée de multiples expéditeurs ou chargeurs, rend difficile son application et le maintien en compétence des intervenants. En effet, tous les métiers sont autorisés à effectuer des activités liées aux transports (préparation, chargement, arrimage, calage, expédition, etc,...).

En conséquence, la réalisation des activités de transports une à deux fois par an par les agents de certains métiers ne permet pas de garantir un haut niveau de compétences et le suivi de leurs formations ou leurs habilitations n'est pas assuré. L'absence de visibilité du CST sur le nombre d'intervenants formés au calage-arrimage et sensibilisés au §1.3 de l'ADR [2] ne permet pas de garantir les compétences de ces agents ni de répondre au besoin managérial nécessaire sur ces activités au regard des exigences de terrain.

Dans le cas de l'arrivée d'un nouvel agent, l'organisation actuellement en place ne permet ni de définir un délai pour sa formation, ni la mise en place d'un accompagnement par le CST. Pour répondre à ces constats, le CST a proposé dans son rapport de mettre en application une formation en e-learning. Cependant, les inspecteurs pointent les limites d'une telle formation sans la mise en place d'une phase pratique par un compagnonnage complémentaire par exemple.

Par ailleurs, il est regrettable que les activités de transport des matières dangereuses et la gestion des risques associés à la manutention et à l'arrimage de ces matières soient dispersées au sein de presque tous les métiers présents sur le site. Compte tenu du niveau de rigueur qu'exige ce type de transport, une centralisation sur un service spécialisé pourrait améliorer la maîtrise des risques liés à ce type d'activité.

Demande A1 : je vous demande de mettre en place un plan d'action, au vu des éléments susvisés, portant sur l'organisation des activités de transport et particulièrement sur les activités de manutention, de calage et d'arrimage des colis, afin :

- **de garantir le maintien des compétences acquises pour les agents en charge, dans les métiers, des diverses activités associées au transport ;**
- **d'assurer une formation adaptée des agents nouvellement concernés par les activités de transport ;**
- **d'assurer un pilotage efficace des activités de transport,**

afin notamment de prévenir les situations de défaut de manutention et d'arrimage. Vous me transmettez les mesures mises en œuvre pour répondre à cette demande.

∞

L'ADR 2019 [2] indique au point 1.8.3.1 que « *chaque entreprise dont les activités comprennent l'expédition ou le transport de marchandises dangereuses par route, ou les opérations connexes d'emballage, de chargement, de remplissage ou de déchargement, désigne un ou plusieurs conseillers à la sécurité, nommés ci-après « conseillers », pour le transport de marchandises dangereuses, chargés d'aider à la prévention des risques pour les personnes, les biens ou l'environnement, inhérents à ces activités.* »

Le CST a pour mission essentielle, sous la responsabilité du chef d'entreprise, de rechercher tout moyen et de promouvoir toute action, dans les limites des activités concernées de l'entreprise, visant à faciliter l'exécution de ces activités dans le respect des dispositions applicables et dans les conditions optimales de sécurité.

Parmi les tâches qui incombent au CST, une des plus importantes consiste à mettre en œuvre les procédures d'urgence appropriées aux accidents ou incidents éventuels pouvant porter atteinte à la sécurité pendant le transport de marchandises dangereuses ou pendant les opérations d'emballage, de remplissage, de chargement ou de déchargement.

Afin de pouvoir effectuer ces tâches en toutes circonstances, en cas d'absence du CST, notamment la nuit ou les week-ends, l'astreinte PCN5 site prend le relais du CST. En revanche, l'organisation du site ne prévoit pas de suppléance du CST lors d'absences liées aux congés ou lors d'absences imprévues.

Pour combler ce manque, un accord verbal existe entre le CST du CNPE de Dampierre-en-Burly et le CST du CNPE de Belleville-sur-Loire. Par contre, cet accord ne permet pas de garantir une suppléance du CST dans le cas d'une absence longue imprévue.

Demande A2 : je vous demande de mettre en place et de formaliser une organisation garantissant la suppléance du CST en toute circonstance. Vous me préciserez les mesures mises en œuvre sur le sujet et me transmettez les documents afférents une fois formalisés.



Calage et arrimage des colis lors des transports

L'ADR 2019 [2] indique au point 5.4.1.2.5.2 : « *L'expéditeur doit joindre aux documents de transport une déclaration concernant les mesures devant être prises, le cas échéant, par le transporteur.* »

Les RGE intitulées « Maîtrise des transports internes de marchandises dangereuses » (RGE TI) référencées D450713011936 indice 5 du 30 juin 2017 disposent au paragraphe 14.3.1 que « *les colis et leur contenu sont arrimés de façon sûre. [...] Il est réputé satisfaisant aux prescriptions du présent paragraphe lorsque la cargaison est arrimée conformément à la norme EN 12195-1 : 2010. Des règles différentes peuvent être considérées pour le dimensionnement de l'arrimage, si elles sont justifiées par des études spécifiques (mesures accélérométriques sur site, etc.), ou si des dispositions compensatoires sont mises en place (vitesse réduite, absence de co-activité...).* »

Le guide pratique EDF pour l'arrimage des matières et objets dans un conteneur référencé D450717025398 propose un ensemble de recommandations et principes de base pour assurer la sécurité du chargement. Il dispose notamment au point 3.1.1 pour les transports externes : « *L'arrimage est réputé satisfaisant aux prescriptions [...] lorsque la cargaison est arrimée conformément à la norme EN12195-1:2010.* »

Le guide prévoit également au point 3.1.2 relatif aux transports internes : « *Les Règles Générales d'Exploitation relatives au transport interne précisent que les colis et leur contenu sont arrimés de façon sûre. Il est réputé satisfaisant aux prescriptions du présent paragraphe lorsque la cargaison est arrimée conformément à la norme EN 12195-1:2010.* »

La note d'application du CNPE de Dampierre relative à la « Déclinaison des RGE transport interne » référencée D5140/MQ/NA/4TRA.03 indice d approuvée le 7 janvier 2020, dispose au point 3.1.2.4.2 que le personnel en charge de la manutention a pour mission de « *contrôler le calage / arrimage à l'intérieur des emballages de transport des colis en sortie de ZC. Les colis doivent être arrimés et calés de façon sûre et dans les règles de l'art. Il doit refuser tout transport dont le calage / arrimage pourrait remettre en cause la sécurité du transport. Pour ce faire une photo doit être réalisée lors d'un chargement pour prouver la conformité du calage / arrimage (obligatoire en ZC et conseillée hors ZC).* »

Au point 3.1.3.8, cette note indique que « *les colis doivent être calés / arrimés de façon sûre et dans les règles de l'art...* ».

Le recueil de prescriptions du personnel EDF demande, à chaque utilisateur en son § 30.5 de la version 2011, de « *réaliser le chargement et l'arrimage de telle sorte que la stabilité de la charge soit assurée dans tous les cas (virage, freinage, ...)* ».

Le guide pratique national d'EDF pour l'arrimage des matières et objets dans un conteneur référencé D450717025398 indice 0 approuvé le 7 novembre 2017, détaille au point 7.5 et en annexe 4 les bonnes pratiques à appliquer. Les inspecteurs ont noté que le guide prévoit uniquement, dans ce cas, le maintien des caisses par l'application de sangles appuyant les colis sur le sol et en glissant des tapis antidérapants sous les angles des caisses. Or, au vu des événements significatifs transport concernant les problèmes d'arrimage survenus en 2019 et 2020, il est démontré que les pratiques mises en exemple par le guide ne répondent pas aux règles de l'art de l'arrimage de colis et ne permettent pas de garantir l'immobilisation des caisses ou des colis lors des transports, (ex : absence de calage des caisses, sangleage uniquement par pression du colis sur le sol).

Dans son rapport annuel 2019, le CST a rappelé que les non-conformités de calage-arrimage sur les transports internes doivent être une priorité de traitement pour le site (formation et surveillance) et préconise une accentuation de la surveillance sur cette thématique pour répondre à ce constat.

Lors de l'inspection, les inspecteurs ont demandé les éléments du dossier du transport effectué au départ du CNPE de Dampierre-en-Burly le 20 avril 2020 ayant conduit à la déclaration d'un événement significatif transport. Au vu des documents, les inspecteurs ont pu constater que la gamme de contrôle concernant le calage et l'arrimage avait été appliquée et visée par le technicien transport en s'appuyant sur des photos du chargement, mais aucun document ne fait référence au respect et à la conformité du calage et de l'arrimage du chargement à la norme EN 12195-1 de 2010.

Demande A3 : je vous demande d'intégrer la conformité du calage et de l'arrimage des chargements à la norme EN 12195-1 de 2010 dans vos notes de déclinaison des RGE TI et d'intégrer la formalisation de la conformité à cette norme à chaque opération de calage et d'arrimage. Vous me transmettez les mesures mise en œuvre pour répondre à cette demande ainsi que les suites données à votre demande de mise à jour du guide au niveau national.

∞

Dossiers de transports

L'ADR 2019 [2] dispose au point 8.1.2.1 que « *outre les documents requis par d'autres règlements, les documents suivants doivent se trouver à bord de l'unité de transport : a) les documents de transport prévus au 5.4.1 couvrant toutes les marchandises dangereuses transportées et, le cas échéant, le certificat d'empotage du conteneur ou du véhicule.* »

La note d'application « Transports de matières dangereuses et de marchandises conventionnelles pour le CNPE de Dampierre-en-Burly » référencée D5140/MQ/NA/4TRA.01 indice b du 17 décembre 2019 stipule que « *le responsable de l'expédition d'un transport ADR [...] est le signataire du document de transport (appelé aussi DEMR). Il engage la responsabilité du CNPE quant à la conformité de l'expédition et de sa responsabilité vis-à-vis des textes réglementaires en vigueur, et en particulier vis-à-vis des obligations de sécurité définies au chapitre 1.4. de l'ADR [2], du chapitre 2.1 de l'annexe I de l'arrêté du 29 mai 2009 modifié [1] et du Référentiel managérial - MP4 – (transports sur la voie publique des matières et objets radioactifs).* »

La note d'application « Déclinaison des RGE transport interne » référencée D5140/MQ/NA/4TRA.03 dispose au point 3.1.2.4.2 qu'il faut « *renseigner la fiche de suivi de transport interne via un PDA / tablette, fiche papier (un modèle est disponible à la Cellule Transport, qui pourra éventuellement être dématérialisée en version informatique) ou autres (en s'assurant de la conformité de cette fiche de transport interne avec les RGE TI), en s'engageant par écrit sur la conformité du calage / arrimage. Les fiches de transport interne (papiers ou informatiques) devront être archivées en fin de manutention pour archivage* ».

Lors de l'inspection, les inspecteurs se sont attachés à vérifier par sondage la présence de tous les documents prévus dans les dossiers d'expédition de transports au départ du CNPE de Dampierre-en-Burly. Les dossiers examinés archivés informatiquement sur le site étaient constitués des demandes d'expéditions de matières radioactives (DEMR), des lettres de voitures et des gammes d'interventions référencées D5140GSG19619 complétées. Les autres documents (plans de chargement, etc.,...) ne figurent pas dans ces dossiers, mais sont présents dans les dossiers archivés en papier sur le site selon les représentants de l'exploitant. Cette inspection étant réalisée à distance, ce point n'a pu être vérifié par les inspecteurs et fera l'objet d'un contrôle sur le terrain lors des prochaines inspections sur le thème transport.

Lors de l'étude des gammes présentes dans les dossiers examinés (dossiers 20-086, 20-117, 20-120) les inspecteurs ont constaté que la phase 3 de la gamme (page 5 du document) faisait apparaître « cochée », pour chaque dossier, la case correspondant à l'intitulé « *dans le cas d'un camion bâché, quantité de scellés adaptés au système de fermeture* » alors qu'après vérification, il s'agissait d'un véhicule fourgon ou d'un véhicule plateau. Dans le dossier 20-086, la phase 7 de la gamme relative au repli de l'activité et au solde du dossier n'est pas renseignée entièrement et n'est pas signée par le technicien. Pour justifier ces manquements, les représentants de l'exploitant ont indiqué aux inspecteurs que c'était dû à la pression exercée sur les techniciens lors des opérations de chargement par les chauffeurs pressés de repartir du site afin de respecter leurs temps de conduite.

Les inspecteurs s'interrogent sur les raisons qui poussent les techniciens transports à effectuer un remplissage des gammes sans vérifier la concordance avec les véhicules ou à ne renseigner que partiellement les gammes. Même si les représentants estiment que ces manquements peuvent être dus à la pression, les inspecteurs estiment que ce manque de rigueur peut provenir d'autres paramètres tels que l'organisation ou la lourdeur des tâches administratives à effectuer dans un temps imparti ou la présence de gammes non adaptées à une mise en pratique sur le terrain. En tout état de cause, une pression extérieure ne saurait justifier les irrégularités constatées.

Demande A4 : je vous demande d'effectuer une analyse des activités réalisées lors des opérations de chargement des véhicules afin d'identifier les raisons qui conduisent les techniciens transports à remplir les gammes de contrôles sans vérification de l'adéquation desdites gammes avec les moyens effectivement présents lors des chargements. Vous me transmettez les résultats de votre analyse et les mesures mises en œuvre pour y répondre.

∞

B. Demandes de compléments d'information

Démonstration de la conformité à la norme EN 12195-1 de 2010 des ancrages d'arrimages

Les RGE TI indiquent au paragraphe 14.3.1 que « *[l'arrimage] est réputé satisfaire aux prescriptions du présent paragraphe lorsque la cargaison est arrimée conformément à la norme EN 12195-1 : 2010.* »

Lors de l'inspection à distance, vous avez transmis aux inspecteurs la liste des véhicules utilisés sur le site pour effectuer des transports internes qui intègre les véhicules moteurs mais pas les véhicules remorqués. Les représentants de l'exploitant ont confirmé aux inspecteurs la présence de plusieurs remorques destinées aux transports de conteneurs à l'intérieur du site. Parmi elles, une majorité est issue de l'achat de remorques routières utilisées uniquement pour le transport interne (réception code de la route car anciennement utilisées sur le réseau routier) et que, suite à un accident en 2019, des remorques de type agricole utilisées pour le transport interne ont été mises au rebut. Malgré tout, il reste des remorques utilisées pour les transports internes de conteneurs non réceptionnées en application du code de la route. Pour celles-ci, vos représentant ont été dans l'impossibilité de justifier aux inspecteurs que leurs cahiers des charges de fabrication intégraient la fixation des verrous de conteneurs avec une résistance minimum avec 1 g dans le sens de la marche, 1 g du haut vers le bas et 0,5 g en latéral, comme demandé par la réglementation de fabrication des conteneurs.

Demande B1 : je vous demande de me transmettre la liste des remorques utilisées pour effectuer des transports internes et d'identifier parmi celles-ci les remorques non réceptionnées en application du code de la route.

Pour les remorques non réceptionnées en application du code de la route, vous me transmettez les justificatifs permettant de s'assurer de la résistance des fixations des verrous tournants avec un minimum de 1 g dans le sens de la marche, 1 g du haut vers le bas et 0,5 g en latéral, comme demandé par la réglementation de fabrication des conteneurs.

☺

Maintenance des véhicules

La note d'application « Déclinaison des RGE transport interne » référencée D5140MQNA4TRA.03 indice du 7 janvier 2020 dispose au point 3.1.2.4.2 que le personnel en charge de la manutention a pour mission de « *suivre l'entretien courant des véhicules et des conteneurs utilisés pour le transport interne, leurs examens périodiques conformément à leur programme de maintenance respectif.* »

Les véhicules utilisés pour la manutention ou le transport interne présents sur le CNPE sont soit des véhicules en location, soit des véhicules appartenant au site de Dampierre-en-Burly. Concernant les véhicules en location, la maintenance est incluse dans la prestation de location et est de la responsabilité de l'organisme loueur. Concernant les véhicules appartenant au site, la maintenance est sous-traitée à un organisme de maintenance externe au site par l'intermédiaire d'un contrat incluant un planning d'entretien et de révisions des matériels. Les représentants de l'exploitant n'ont pas été en mesure de justifier aux inspecteurs que les prescriptions de maintenance prévues dans les notices d'utilisation des véhicules fournies par les constructeurs étaient incluses dans les contrats de maintenance et, donc, réalisées.

Demande B2 : je vous demande de me transmettre les justificatifs permettant de confirmer l'intégration des prescriptions de maintenance des constructeurs dans le contrat de maintenance établi entre le CNPE et son sous-traitant.

Dans le cas contraire, vous me transmettez les mesures mises en œuvre pour vous assurer que l'absence de réalisation de ces opérations de maintenance ne remet pas en cause la sécurité des transports effectués au moyen de ces véhicules.

☺

Réalisation de transports internes à pied

La note d'application « Déclinaison des RGE transport interne » référencée D5140MQNA4TRA.03 indice du 7 janvier 2020 indique au point 3.3.6.2 que les « *marchandises dangereuses autres que radioactives dont la quantité par colis est supérieure aux valeurs indiquées dans la colonne 3 du tableau du 1.1.3.6.3 de l'ADR sont transportées à pied ou par un engin utilisé par un piéton (ex : transpalette, servantes, ...) dans des emballages conformes à la réglementation voie publique* ».

Lors de l'inspection, vous avez indiqué aux inspecteurs que le transport à pied de marchandises dangereuses non radioactives avait été supprimé des RGE. Néanmoins, le CNPE de Dampierre-en-Burly a pris la décision de conserver l'application des RGE pour le transport à pied de marchandises dangereuses non radioactives pour les quantités supérieures aux valeurs de la colonne 3 du tableau 1.1.3.6 de l'ADR [2].

Les inspecteurs ont pris note de l'intérêt de conserver la possibilité d'effectuer des transports à pied en application des RGE TI, mais ils ont mis en lumière les risques encourus en effectuant ce type de transport au moyen de transpalette ou d'une servante comme indiqué au point 3.3.6.2 de la note D5140/MQ/NA4TRA.03. Il paraît difficile de pouvoir assurer le calage et l'arrimage des matières dangereuses sur ce type de matériels et de certifier la conformité à la norme EN 12195-1 de 2010.

Demande B3 : je vous demande de nous transmettre les justificatifs permettant de démontrer que les transports internes effectués à pied sont conformes à la norme EN 12195-1 de 2010 en matière de calage et d'arrimage.



Contrôle des conteneurs

Le certificat de conformité au type IP2 conteneur 20 pieds CNT 819 (modèle Q/FOR/53/596 indice 1) référencé 53/CNT/786 indice 3 certifie que le **Conteneur ISO 20 DRY référencé 819 / SRAU 123508-0**, est conforme en tant que modèle de colis de type IP2 aux prescriptions des règlements, accords ou recommandations ci-après énumérés :

- « - *Règlement de transport des matières radioactives (Edition de 2012), Collection Normes de sûreté de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique, N° SSR-6, AIEA, Vienne (2012)*
- *Advisory Material for IAEA regulations for the Safe Transport of radioactive Material, N° SSG-26, AIEA, Vienne (2012)*
- *Arrêté du 29 mai 2009 modifié, relatif aux transports des marchandises dangereuses par voies terrestres (dit arrêté TMD)*
- *Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)*
- *Norme ISO 1496-1 :1990 Conteneurs de la série 1, spécifications et essais*
- *Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC) telle que modifiée. »*

Ce certificat précise également au point 4.1 que « *les examens périodiques sont réalisés par une « personne habilitée à procéder aux examens des conteneurs » telle que prévu par l'arrêté du 21 juin 2016 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires. Ces examens périodiques ont lieu :*

- *le premier, cinq ans après la mise en service de l'emballage neuf ;*
- *à l'issue de ce premier examen, à des intervalles n'excédant pas trente mois. »*

Lors de l'examen par les inspecteurs du dossier du conteneur SICOM, type DB20/12 portant le numéro de série 123508, le rapport de contrôle présent dans le dossier correspond au rapport établi par le Bureau Veritas le 7 décembre 2016 avec une validité jusqu'à juin 2019.

Les éléments présents dans le dossier n'ont pas permis aux inspecteurs d'avoir la confirmation qu'un nouveau contrôle périodique avait été effectué en 2019.

Demande B4 : je vous demande de me transmettre les modes de preuve de la réalisation, en 2019, du contrôle périodique du conteneur SICOM portant le numéro de série 125508.

∞

Surveillance des activités de manutention

La note d'application « Recommandation relative à l'établissement et la reconduction des titres d'habilitation au CNPE de Dampierre-en-Burly » référencée D5140/MQ/NA/6FCO.03 du 10 février 2020 stipule au point 12.2.4, pour ce qui concerne les conditions d'attribution de l'autorisation d'utilisation, qu'il convient « [d]être âgé d'au moins dix-huit ans, connaître le chapitre du Recueil de Prescriptions au Personnel sur ce thème, posséder une aptitude médicale (à renouveler tous les ans) à l'utilisation des appareils de levage et de manutention, être titulaire d'un Certificat d'Aptitude à la Conduite En Sécurité (CACES), en rapport avec le type d'équipement à utiliser, délivré à l'issue d'une formation initiale ou de recyclage datant de 5 ans au plus. »

Les représentants de l'exploitant ont expliqué aux inspecteurs que le service logistique transport du CNPE ne dispose pas d'agents conducteurs de grue. De ce fait, l'engin de location est fourni avec son conducteur. Pour la grue mobile appartenant au site, la conduite est assurée par un agent habilité du sous-traitant.

Les activités de conduite des grues étant réalisées par des sous-traitants, il appartient au CNPE d'effectuer une surveillance de ces activités afin de s'assurer du respect du point 12.2.4 de la note citée ci-dessus.

Demande B5 : je vous demande de me justifier de la prise en compte de la vérification de l'habilitation des conducteurs de grue dans vos actions de surveillance. Vous me transmettez également le nombre de surveillances effectuées sur ce point en 2019, le nombre de surveillances intégrant ce point en 2020 ainsi que la qualification (concernant le transport) des agents d'EDF ayant effectué lesdites actions de surveillance.

∞

C. Observations

Contrôles des citernes

C.1 – L'ADR 2019 [2] définit au point 6.8.2.4.2 les contrôles réglementaires à réaliser sur les citernes et véhicules citernes. Les périodicités des contrôles dépendent de la nature de la citerne (citerne fixe, mobile, véhicule citerne). Le programme de base de maintenance (PBMP) relatif à la maintenance des matériels reprend les dispositions de l'ADR concernant les périodicités des contrôles des citernes utilisées pour le transport de matières dangereuses. Les représentants de l'exploitant ont confirmé aux inspecteurs la mise hors service de la citerne repérée 0DMH360CX et leur ont transmis au cours de l'inspection les modes de preuves de la réalisation des épreuves d'étanchéité et d'épreuve hydraulique de la citerne repérée 0DH371CX.

∞

Mise à jour de la documentation

C.2 - La note D5140NT12051 [C] qui n'a pas été mise à jour depuis 2017, s'appuie sur la Note d'Application « Déclinaison de la « DI.127 » ind 1 référencée D5140MQNA4TRA02 et sur le « Guide pratique d'arrimage dans le cadre des transports de marchandises » référencé D5140NT10043, aujourd'hui annulés. Les inspecteurs ont noté la prise en compte des modifications apportées par le site lors de la montée d'indice de la note, en cours de validation.

∞

Actions de progrès

C.3 – Les inspecteurs ont constaté que les actions de progrès prises suite à l'évènement significatif transport du 7 novembre 2019 et notamment l'action 1 relative à la sécurisation de l'organisation de la mise à disposition des sur-étiquettes recommandées par le national et permettant de s'assurer de la conformité des conditions de stockage, était très généraliste et ne permettait pas de s'assurer que toutes les mesures détaillées aux inspecteurs seront mises en œuvre.

∞

Transports internes au moyen de chariots élévateurs

C.4 - Les inspecteurs ont noté que les transports internes effectués au moyen de chariots élévateurs l'étaient obligatoirement en marche arrière et uniquement sur des parcours définis inférieurs à 200 mètres.

∞

Sujets abordés lors de l'inspection

C.5 - Les inspecteurs ont abordé également les sujets listés ci-dessous durant l'inspection, mais au vu des réponses apportées par l'exploitant, ils n'ont conduit à aucune remarque de leur part :

- sous-traitance et surveillances des activités liées aux transports ;
- conformité et contrôles des conteneurs du CNPE de Dampierre-en-Buly ;
- vérification par sondage de dossiers d'expéditions effectuées en 2019 ;
- vérification des suites données à l'inspection effectuée sur le thème transport en 2019 ;
- vérification de l'analyse effectuée suite à l'évènement significatif transport survenu les 7 novembre 2019 et 20 avril 2020 ;
- vérification de la mise en œuvre d'une vingtaine d'actions de progrès.

∞

Sauf difficultés liées à la situation sanitaire actuelle, vous voudrez bien me faire part, sous deux mois, 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 il ne vous serait pas possible de respecter les délais de réponse précités, je vous demande de prendre l'attache de la division par messagerie (voir www.asn.fr) pour convenir d'un délai de réponse partagé.

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

Signé par Christian RON