

Référence courrier :
CODEP-DTS-2023-014175

**Commissariat à l'Énergie Atomique et aux
énergies alternatives**

Monsieur le Directeur

Centre de Marcoule – BP 17171
30207 BAGNOLS-SUR-CÈZE

Montrouge, le 20 mars 2023

Objet : Contrôle des transports de substances radioactives
Lettre de suite de l'inspection du 1^{er} mars 2023 sur le thème de la fabrication et de la maintenance des emballages de transport

N° dossier : Inspection n° INSNP-DTS-2023-0337

Références : [1] Code de l'environnement, notamment ses articles L. 557-46, L. 592-19, L. 592-22, L. 593-33 et L. 596-3 et suivants
[2] Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), version 2023
[3] Arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, dit « arrêté TMD »
[4] Guide de l'ASN n° 31 intitulé « Modalités de déclaration des événements liés au transport de substances radioactives sur la voie publique terrestre, par voie maritime ou par voie aérienne »

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) en référence [1] concernant le contrôle des transports de substances radioactives, une inspection a eu lieu le 1^{er} mars 2023 au CEA de Marcoule à Bagnols-sur-Cèze (30) sur le thème de la fabrication et de la maintenance des emballages.

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

SYNTHÈSE DE L'INSPECTION

L'inspection du 1^{er} mars 2023, réalisée au sein du centre CEA de Marcoule, portait sur la fabrication du modèle de colis CPP-9X, de type IP-II, chargé de matières solides LSA-II non fissiles ou fissiles exceptées, correspondant au code ONU UN3321 ainsi que l'organisation générale de la maintenance. Les colis de type IP-II ne sont réglementairement pas soumis à l'agrément d'une autorité compétente. En revanche, une attestation de conformité du modèle de colis à la réglementation est appelée par l'ADR [2], rendu d'application obligatoire en France par l'arrêté dit « arrêté TMD » [3].



Après un point sur l'organisation du centre pour la fabrication et la maintenance des emballages, l'équipe d'inspection a passé en revue les dossiers d'expédition de matières radioactives de deux colis CPP-9X et les contrôles réalisés sur ces colis avant leur expédition, puis a assisté au chargement de l'un des colis dans son véhicule de transport. L'équipe d'inspection s'est ensuite intéressée au système de gestion de la qualité du CEA, à la surveillance des prestataires intervenant dans la fabrication de l'emballage ainsi qu'à la gestion d'un événement intéressant les transports qui a concerné des colis CPP-9X. Enfin, les documents encadrant la conception de l'emballage, le dossier de conformité et, par sondage, les contrôles liés à la fabrication du CPP-9X ont été examinés.

Au vu de cet examen, l'équipe d'inspection considère que la gestion de la fabrication des emballages CPP-9X est satisfaisante. En particulier, le contrôle individuel de tous les emballages fabriqués est un point fort.

En revanche, le système de gestion de la qualité est à améliorer. Le traitement de l'événement précité est également perfectible, avec la nécessité d'impliquer le conseiller à la sécurité pour le transport (CST) dans la gestion des événements de transport.

I. DEMANDES À TRAITER PRIORITAIREMENT

Sans objet

II. AUTRES DEMANDES

Système de gestion de la qualité

Dans sa prescription 1.7.3, l'ADR [2] dispose qu'« *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 de l'ADR, telles qu'indiquées au 1.7.1.3, pour garantir la conformité avec les dispositions applicables de l'ADR* ».

Or, le mode opératoire et la fiche individuelle de contrôles, examinés au cours de l'inspection montrent des différences tant sur la liste des points contrôlés par le CEA et ses sous-traitants que dans le vocabulaire utilisé et leur enregistrement. En outre, si le temps de cure de 21 jours est coché dans la fiche de contrôle, vous n'avez pas été en mesure d'en présenter le justificatif à l'équipe d'inspection. Enfin, la note de chargement apparaît peu claire en ce qui concerne l'usage des différents types de cales selon les colis.

Demande II.1 : S'assurer de la cohérence entre les formulaires de contrôle et les documents opérationnels.

Demande II.2 : Veiller à la concordance des dossiers, leur conclusion et les justificatifs disponibles.

Demande II.3 : Clarifier la note de chargement.



Conseiller à la sécurité

Dans sa prescription 1.8.3.3, l'ADR [2] dispose que « sous la responsabilité du chef d'entreprise, le conseiller a pour mission essentielle de rechercher tout moyen et de promouvoir toute action, dans les limites des activités concernées de l'entreprise, afin de faciliter l'exécution de ces activités dans le respect des dispositions applicables et dans des conditions optimales de sécurité. Ses tâches, adaptées aux activités de l'entreprise, sont en particulier les suivantes (...).

Les tâches du conseiller comprennent, en outre, notamment l'examen des pratiques et procédures suivantes relatives aux activités concernées : (...)

- le recours à des analyses et, si nécessaire, la rédaction de rapports concernant les accidents, les incidents ou les infractions graves constatées au cours du transport de marchandises dangereuses, ou pendant les opérations de chargement ou de déchargement ;
- la mise en place de mesures appropriées pour éviter la répétition d'accidents, d'incidents ou d'infractions graves (...).

Or, l'équipe d'inspection a constaté des erreurs manifestes et des incohérences dans la déclaration d'événement intéressant le transport (EIT) relatives notamment à la description de l'événement et aux photographies, ainsi que dans l'arbre des causes joint à l'analyse de l'incident, impliquant en aout 2022, quatre colis CPP-9X et portant sur des sangles de maintien endommagées lors du transport de ces colis. L'équipe d'inspection s'est de fait interrogée sur l'implication du conseiller à la sécurité tant lors de la phase d'élaboration de la déclaration de l'événement que lors de l'analyse de cet EIT, conduite en interne au CEA.

En outre, le conseiller à la sécurité ne s'est présenté qu'au moment de la restitution par l'équipe d'inspection qui aurait apprécié de pouvoir échanger avec lui durant la journée.

Demande II.4 : Impliquer le conseiller à la sécurité dans la gestion des événements concernant le transport de substances radioactives.

Gestion de l'événement intéressant les transports

Au paragraphe 2.2.3, le guide ASN n° 31 [4] précise qu'un « événement intéressant la sûreté des transports » est un événement qui n'entraîne pas directement de conséquences réelles sur la protection des intérêts mentionnés à l'article L. 593-1 du code de l'environnement et dont les conséquences potentielles sont faibles. « Ces événements présentent néanmoins un intérêt dans le cadre du retour d'expérience, notamment car leur répétition pourrait être le signe d'un problème plus important. Ils doivent donc être enregistrés et faire l'objet d'une analyse dans le cadre de la mise en œuvre du système de management applicable aux activités relevant de la réglementation du transport des matières dangereuses (1.7.3.1 de l'ADR (...)). Cette analyse doit être menée sans attendre une éventuelle information de l'ASN ».

L'EIT a donné lieu à l'émission d'une fiche émise par l'ANDRA qui mentionne le terme « sangle d'arrimage ». Or, comme ces sangles n'interviennent pas dans l'arrimage des colis, cette formulation est erronée. Cependant, l'équipe d'inspection a relevé que la fiche a été reçue par le pôle déchets du CEA sans être transmise au bureau des transports. L'ANDRA n'a donc pas été informée de cette erreur de vocabulaire.



Demande II.5 : S'assurer que les services du CEA concernés par les transports disposent de tous les éléments provenant du destinataire susceptibles d'impacter les expéditions.

Par ailleurs, des consignes temporaires ont été rédigées en octobre 2022, en vue d'éviter un nouvel EIT, et ce, dans l'attente de la mise à jour de la note de chargement portant notamment sur les oreilles de levage. Or, au jour de l'inspection, soit environ six mois après l'événement, cette note actualisée n'était toujours pas validée.

Demande II.6 : Finaliser rapidement la mise à jour de la note de chargement.

III. CONSTATS OU OBSERVATIONS N'APPELANT PAS DE REPONSE

Sangles de maintien

Observation III.1 : Les colis sont calés dans un châssis fixé sur le plancher du véhicule. Des sangles de maintien sont accrochées à des anneaux d'arrimage boulonnés à ce plancher. Ces sangles n'interviennent pas dans l'arrimage des colis métalliques. Cependant, je vous invite à vous interroger sur la nécessité de réaliser des contrôles de tension des sangles et de serrage des anneaux, pour les colis en béton dont le placage est nécessaire pour faciliter les opérations de déchargement. Dans ce cas, il y aurait lieu de veiller à leur traçabilité.

*

* *

Vous voudrez bien me faire part, **sous deux mois**, 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.

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, 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, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

L'adjoint au directeur du transport et des sources

Signé par

Thierry Chrupek