

Division de Lille

Référence courrier : CODEP-LIL-2026-060440

Monsieur le Directeur du Centre
Nucléaire de Production d'Électricité
B.P. 149
59820 GRAVELINES

Lille, le 13 octobre 2026

Objet : Contrôle des transports de substances radioactives
Lettre de suite de l'inspection du **22 septembre 2026** sur le thème du transport interne

N° dossier : Inspection n° **INSSN-LIL-2026-0385**

Références : [1] Code de l'environnement, notamment son chapitre VI du titre IX du livre V
[2] Arrêté du 7 février 2012 modifié fixant les règles générales relatives aux INB (dit « arrêté INB »)
[3] Décision n° 2017-DC-0116 de l'ASNR du 30 novembre 2017 modifiée relative aux modifications notables des installations nucléaires de base

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASNR) en référence [1] concernant le contrôle des transports de substances radioactives, une inspection a eu lieu le 22 septembre 2026 dans le centre nucléaire de production d'électricité (CNPE) de Gravelines sur le thème du transport interne.

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 22 septembre 2026, réalisée au sein du CNPE de Gravelines, portait sur les transports internes de colis radioactifs. Elle avait pour objectif de vérifier le respect des dispositions de l'arrêt INB [2] s'appliquant aux transports internes.

L'équipe d'inspection s'est intéressée à l'organisation mise en œuvre par le CNPE pour assurer le transport interne de substances radioactives et l'évolution prévue du transport par voie ferrée sur le site. Les inspecteurs ont examiné, par sondage, les dossiers de conformité de conteneurs et ceux des systèmes de transport de pièces hors gabarit. Ils ont ensuite contrôlé certains dossiers accompagnant les transports internes et ils ont poursuivi par la vérification des actions correctives liées à deux événements significatifs concernant la propreté radiologique des wagons d'évacuation de combustibles. Sur le terrain, l'équipe d'inspection a rejoint la voie ferrée interne au site pour observer les mesures prises autour de certains aiguillages. Enfin, l'inspection s'est terminée par le contrôle des actions correctives engagées suite à l'inspection précédente portant sur le même thème.

Au vu de cet examen, l'équipe d'inspection considère que les opérations de transport interne sont correctement réalisées mais que certains points sont perfectibles.

En particulier, les inspecteurs ont noté favorablement la présence des exigences applicables aux colis dans la note d'organisation des transports internes ainsi que le suivi des formations des salariés de votre prestataire, ce qui a conduit à une évolution positive des opérations de calage et arrimage des colis. En outre, les actions correctives mises en œuvre pour prévenir la contamination des wagons se sont révélées opérationnelles et performantes.

En revanche, la traçabilité des opérations de maintenance reste un point à améliorer. Votre outil CADRE¹ n'est pas pris en compte pour la réalisation de ces opérations de maintenance. En outre, un conteneur a pu être utilisé sans la qualification requise. Par ailleurs, les actions mises en œuvre à ce jour pour prévenir la dégradation des aiguillages se sont avérées insuffisantes.

Enfin, l'évolution à terme de la liaison ferroviaire doit vous conduire à vous interroger au regard de la décision relative aux modifications notables [3].

I. DEMANDES A TRAITER PRIORITAIREMENT

Sans objet.

II. AUTRES DEMANDES

Traçabilité des informations

Dans son article 2.5.6, l'arrêté INB [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* ».

Or, l'examen des dossiers de transport interne a montré que, si le formulaire utilisé comporte effectivement le schéma du contenu, il ne permet pas de voir la photographie prise le cas échéant. En effet, la photographie, qui doit permettre notamment de visualiser les dispositions de calage/arrimage, n'est pas conservée avec le dossier.

Par ailleurs, l'outil CADRE précisait que le conteneur DPIU 131024 nécessitait une intervention sur le dispositif de fermeture de sa porte (besoin issu d'un constat terrain). Or, un doute subsiste sur la prise en compte et le traitement de ce constat par le prestataire en charge de la maintenance des conteneurs ; en effet, les inspecteurs ont relevé, pour ce cas, que l'outil informatique utilisé par le prestataire pour la gestion et le suivi des maintenances ne comportait pas d'informations sur l'éventuelle maintenance réalisée sur la porte. Le cas échéant, la nature de l'opération de maintenance réalisée n'est pas enregistrée.

Demande II.1

Assurer la complétude des informations attendues dans les formulaires utilisés pour le transport interne.

¹ L'application CADRE constitue la base de données nationale des emballages détenus par les différents site EDF

Demande II.2

Assurer la traçabilité des opérations de maintenance réalisées sur les conteneurs avec le niveau de détail permettant d'identifier précisément la nature des opérations réalisées.

L'outil CADRE mentionne également la disponibilité ou l'indisponibilité des conteneurs en précisant les raisons ayant conduit à la mise hors exploitation de certains d'entre eux. Cependant, l'historique de maintenance des conteneurs n'y figure pas, alors que c'est dans cet outil que votre référentiel prévoit de tracer le suivi des contrôles périodiques et de la maintenance des conteneurs. Si les opérations de maintenance réalisées sont effectivement saisies dans l'outil de votre prestataire en charge de cette activité, elles ne sont pas reportées dans l'outil EDF et aucune interaction n'existe entre les deux outils. De plus, ce constat peut faire courir le risque de perte d'information, notamment en cas de changement de prestataire de maintenance.

Demande II.3

Analyser le constat et les observations précités et transmettre les dispositions prises pour garantir, sur les questions de traçabilité des maintenances et des contrôles, le respect de la note D5130GALNUG0052379 traitant de ces objectifs.

Contrôles réglementaires et périodiques

L'équipe d'inspection a constaté que le conteneur DPIU 131024 a été utilisé en mars 2026, alors qu'à cette date, la dernière attestation de contrôle réglementaire au titre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC) était expirée. Ce contrôle n'a été renouvelé qu'en juin 2026. Ce constat interroge sur l'adéquation de l'organisation en place pour garantir que les prérequis et conditions préalables sont satisfaits avant toute utilisation d'un conteneur.

Demande II.4

Analyser le constat précité et transmettre les dispositions prises pour garantir que les conditions requises pour l'utilisation des conteneurs sont respectées.

Voie ferrée

Le rapport du conseiller à la sécurité des transports (CST) en 2025 fait état d'un réseau ferré présentant des dégradations, notamment au niveau des aiguillages. En conséquence, le CST a émis une recommandation. L'action retenue a consisté à réaliser la mise en peinture d'une zone autour des aiguillages, hachurée rouge et blanc et comportant la mention « *interdiction de circuler* ».

Or, l'équipe d'inspection a constaté des dégradations sur l'un des aiguillages examinés. En particulier, l'une des soudures de fixation d'une plaque métallique avait cédé. L'action mise en place s'est donc avérée insuffisante pour empêcher la circulation de véhicules sur les aiguillages. Vos représentants ont précisé que l'installation de plots était envisagée autour de chacun des aiguillages, avec des chaînettes, de façon à interdire physiquement le passage des véhicules routiers sans gêner la circulation des wagons.

Les inspecteurs ont également constaté la présence de corrosion sur l'âme de certains rails (les rails vus avec ce défaut sont à proximité du bâtiment abritant le DUS du réacteur n°1).

Demande II.5

Analyser les constats relevés et préciser les actions entreprises. Préciser également le calendrier et les solutions techniques retenues pour le renforcement des parades liées à la protection des aiguillages.

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

Embranchement ferroviaire

Observation III.1 :

Dans son article 1.2.4, la décision n° 2017-DC-0116 de l'ASNR du 30 novembre 2017 modifiée [3] prescrit notamment : « *Lorsqu'il envisage une modification notable, l'exploitant :*

- *identifie, parmi les éventuelles autres modifications notables qu'il prévoit, celles susceptibles d'avoir une incidence sur elle ou sur lesquelles elle est susceptible d'avoir une incidence en matière de protection des intérêts ;*
- *évalue l'impact de l'association cumulée de ces modifications sur la démonstration mentionnée au I de l'article L. 593-7 du code de l'environnement ;*
- *classe la modification envisagée en conséquence ;*

identifie la procédure administrative applicable ainsi que la date de mise en œuvre envisagée ».

La construction des réacteurs EPR2 à proximité du CNPE conduira à cesser d'utiliser l'embranchement ferroviaire actuel pour l'expédition et la réception des combustibles. Les transports internes ferroviaires correspondants seront remplacés par des transports routiers qui iront jusqu'au nouveau terminal de transbordement, situé en dehors du périmètre de l'INB. A ce stade, cette modification n'a pas fait l'objet d'une analyse au regard de la décision citée plus haut [3].

Liste des documents applicables

Constat III.2 :

La liste des documents applicables pour le transport interne de marchandises dangereuses en vigueur, a fait évoluer la liste des systèmes de transport depuis la version à l'indice 2 en excluant les pièces hors gabarit de la liste des dossiers de systèmes de transport. Or, les règles générales d'exploitation Maitrise des transports internes de marchandises dangereuses précisent au § 11 Système de transport interne : « *S'il n'est pas possible de transporter une marchandise dangereuse suivant les prescriptions des paragraphes 4 à 8 et 10 ci-dessus, (par exemple du fait de sa taille ou lorsqu'il s'agit d'un déchet transféré vers une aire de transit de déchets en vue de son conditionnement...), l'exploitant fait reposer la sûreté et la sécurité du transport interne sur des dispositions opérationnelles de transport spécifiques décrites dans le dossier du système de transport* ». Il convient de réviser la liste des documents applicables en regard du § 11 des RGE visées supra.

Observation III.3 :

Le dossier de conformité du système de transport interne des GRV métalliques contenant du GNR ne figure pas dans la liste des documents applicables pour le transport interne de marchandises dangereuses. Il convient de l'y ajouter.

*
* *

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 et répondre aux demandes. 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 mis en ligne sur le site Internet de l'ASN (www.asnr.fr).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Chef du Pôle REP,

Signé par

Bruno SARDINHA