

**Division d'Orléans**

**Référence courrier :** CODEP-OLS-2026-018147

**Monsieur le Chef du site en déconstruction**

EDF DP2D – CNPE de Saint-Laurent-des-Eaux  
BP 18 41220  
SAINT LAURENT NOUAN

Orléans, le 20 mars 2026

**Objet :** Contrôle des installations nucléaires de base  
Site EDF de Saint-Laurent - INB n° 46  
Lettre de suite de l'inspection du 4 mars 2026 sur le thème des « transports internes »

**N° dossier :** Inspection n° INSSN-OLS-2026-0884 du 4 mars 2026

**Références :** [1] Code de l'environnement, notamment son chapitre VI du titre IX du livre V  
[2] Chapitre 10 des règles générales d'exploitation pour le transport interne de marchandises dangereuses  
[3] Note d'organisation des transports internes de marchandises dangereuses sur SLA référencée D455516000301  
[4] Décision n° 2015-DC-0532 de l'ASN du 17 novembre 2015 relative au rapport de sûreté des installations nucléaires de base, dite « décision RDS »  
[5] Décision n° 2017-DC-0587 de l'Autorité de sûreté nucléaire du 23 mars 2017 relative au conditionnement des déchets radioactifs et aux conditions d'acceptation des colis de déchets radioactifs dans les installations nucléaires de base de stockage

Monsieur le Chef du site en déconstruction,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASNR) en référence [1], concernant le contrôle des installations nucléaires de base, une inspection a eu lieu le 4 mars 2026 sur le site de Saint-Laurent A (INB n° 46) sur le thème des « transports internes ».

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 en objet concernait le thème des « transports internes » au sein de l'INB n° 46 (réacteurs UNGG en démantèlement de Saint Laurent A1 et A2). Ces transports, qui dans certains cas ne sont pas conformes à la réglementation des transports de marchandises dangereuses sur la voie publique, doivent être réalisés conformément aux descriptions présentées dans le rapport de sûreté (RDS) des installations, complétées pour vos installations, par les dispositions déclinées dans le chapitre 10 des règles générales d'exploitation du 2 septembre 2022 [2] et la note d'organisation des transports internes de marchandises dangereuses sur SLA [3].

Après une présentation de l'organisation actuelle des transports internes, réalisée à la demande de l'équipe d'inspection, celle-ci a contrôlé par sondage, six dossiers de transport interne, dont trois réalisés lors du dernier trimestre de l'année 2025 et trois en janvier 2026. Elle a ensuite procédé à la visite des deux Installations de découplage et de transit (IDT) de déchets, l'une dédiée aux déchets Très Faible Activité (IDT TFA), l'autre aux déchets Faible Activité et Moyenne Activité (IDT FAMA), et contrôlé sur site un transport interne réalisé en milieu d'après-midi.

Le contrôle documentaire des six dossiers de transport interne n'appelle pas de remarque de la part de l'ASNR. Il conviendra néanmoins de procéder à la mise en cohérence du référentiel. Ce point fait l'objet d'une observation dans la présente lettre de suite.

Ce contrôle documentaire a été étendu aux dispositions prises par vos services pour garantir que les risques associés aux opérations de transport interne et les dispositions de prévention et de limitation des conséquences associées sont maîtrisés. Dans ce cadre, l'équipe d'inspection a notamment contrôlé les rapports émis suite aux vérifications générales périodiques (VGP) des engins de manutention/traction et des moyens de levage, utilisés dans le cadre des six dossiers de transport contrôlés. A cet égard, si l'ASNR souligne les mesures prises par vos équipes pour suivre puis corriger les observations relevées lors des VGP, il est nécessaire de procéder à une analyse de risques générés par les constats identifiés. Il convient également de vous assurer que le maintien en service des engins ou moyens de levage n'est pas susceptible d'entraver les dispositions de prévention prévues pour garantir que les risques associés aux opérations de transport interne sont maîtrisés. Il est nécessaire de veiller à compléter les carnets de maintenance des équipements de manière à ce que les organismes de contrôle puissent disposer de l'ensemble des éléments lors des VGP.

Pour la réalisation de ces investigations précitées, l'exploitant a mobilisé le personnel permettant d'apporter les réponses aux questions formulées.

Au regard de ces examens, l'équipe d'inspection considère que :

- Les IDT TFA et FAMA sont correctement tenues ;
- Le référentiel documentaire relatif aux activités de transport interne doit être mis en cohérence ;
- Le suivi des moyens mis en œuvre pour maîtriser les risques liés aux transports internes doit être consolidé.

Ces éléments font l'objet de demandes ou d'observations dans la présente lettre de suite.

## **I. DEMANDES A TRAITER PRIORITAIREMENT**

/

## II. AUTRES DEMANDES

**Entretien des engins nécessaires au transport interne** (article 4.9.6 de l'annexe à la décision n° 2015-DC-0532 de l'ASN du 17 novembre 2015 [4]).

*Le rapport de sûreté décrit les risques associés aux opérations de transport interne et les dispositions de prévention et de limitation des conséquences associées. Il analyse ces dispositions et démontre qu'elles sont adaptées aux risques engendrés par ces marchandises, aux conditions de leur transport interne et plus généralement aux conditions de fonctionnement de l'INB pendant sa période d'exploitation. Le cas échéant, il justifie que les écarts à la réglementation applicable sur la voie publique n'ont pas d'impact négatif sur le niveau de sûreté des opérations.*

Le rapport de sûreté des installations indique, au titre du risque lié aux manutentions, que ce risque est généré par les manutentions de portions de composants ou de colis de déchets. [...]. Vis-à-vis du risque lié aux manutentions, l'accent est mis sur les dispositions de prévention.

### Prévention

Les dispositions génériques de prévention du risque lié aux manutentions sont les suivantes :

- [...];
- exploitation :
  - vérification réglementaire des engins de manutention
  - vérification et maintien de la qualification du matériel (remise à niveau de matériels existants si nécessaire),
  - entretien du matériel
  - [...].

D'autre part, la note d'organisation des transports internes des marchandises dangereuses sur la structure de déconstruction Saint Laurent A [3] prévoit, au paragraphe « Contrôles et maintenance des véhicules et matériels » que les véhicules et les accessoires de levage subissent un contrôle réglementaire périodique conformément aux prescriptions réglementaires de l'arrêté du 1<sup>er</sup> et 2 mars 2004 relatifs aux vérifications des appareils et accessoires de levage. De plus, un carnet de maintenance des ponts roulants et engins est tenu à jour, conformément à cet arrêté.

Les visites générales périodiques réalisées pour les deux véhicules ayant été utilisés pour les six transports internes contrôlés (contrôles documentaires a posteriori) n'appellent pas de remarque de la part de l'inspection. Toutefois, lors de ces opérations des défaillances sont relevées. Des mesures correctives apportées. Or, ces mesures correctives, pour un engin, ne sont pas enregistrées dans le carnet de maintenance de manière à ce que l'ensemble des éléments soit disponible lors des VGP pour garantir que les risques associés aux opérations de transport interne restent maîtrisés.

**Demande II.1 : s'assurer de la complétude des carnets de maintenance des véhicules utilisés dans le cadre des activités de transport interne.**

**Transport interne des colis** (article 3.2.2.2° de l'annexe à la décision n° 2017-DC-0587 de l'Autorité de sûreté nucléaire du 23 mars 2017 [5]).

*Le référentiel de conditionnement contient également les informations suivantes :*

*[...]. Pour les colis produits faisant l'objet de transports, des éléments de démonstration de la compatibilité des caractéristiques attendues de ces colis de déchets avec les modes de transport envisagés.*

L'étude du dossier de conformité des caissons FAMA 5 m<sup>3</sup> utilisés pour le transport interne a conduit l'équipe d'inspection à interroger vos équipes sur la déclinaison des modalités de transport interne par temps de pluie pour ces caissons. Vos équipes ont déclaré qu'aujourd'hui la procédure interne interdit le transport interne en cas de phénomène météorologique d'envergure (vent important, grêle, neige, verglas). L'interdiction de transport interne des caissons FAMA 5 m<sup>3</sup> par temps de pluie, bien que mentionnée dans le dossier de conformité, n'est pas prise en compte.

**Demande II.2 : justifier de l'absence de nécessité d'interdire le transport interne en caisson FAMA 5 m<sup>3</sup> par temps de pluie si ces caissons ne sont pas protégés des intempéries (interdiction mentionnée dans le dossier de conformité du caisson).**

**Maintien des caractéristiques des engins utilisés dans le cadre des activités de transport interne** (article 4.9.6 de l'annexe à la décision n° 2015-DC-0532 de l'ASN du 17 novembre 2015 [4]).

*Le rapport de sûreté décrit les risques associés aux opérations de transport interne et les dispositions de prévention et de limitation des conséquences associées. Il analyse ces dispositions et démontre qu'elles sont adaptées aux risques engendrés par ces marchandises, aux conditions de leur transport interne et plus généralement aux conditions de fonctionnement de l'INB pendant sa période d'exploitation. Le cas échéant, il justifie que les écarts à la réglementation applicable sur la voie publique n'ont pas d'impact négatif sur le niveau de sûreté des opérations.*

A la lecture des rapports émis suite aux vérifications générales périodiques des engins de manutention, il apparaît que des observations sont formulées par les contrôleurs. Ces observations font depuis fin 2024 l'objet d'un suivi lors de réunions mensuelles et/ou de l'ouverture d'une déclaration de travaux pour en assurer le traitement dans des délais moins long. Toutefois, vos équipes n'ont pas été en mesure de justifier d'une analyse de risque permettant de justifier de l'absence de mesure compensatoire à déployer pour l'utilisation des engins, dans l'attente des mesures correctives.

**Demande II.3 : prendre les dispositions nécessaires pour enregistrer les analyses de risque relatives à l'utilisation des engins de manutention lorsque ces derniers font l'objet d'observations à l'occasion des vérifications générales périodiques (frein de parking, feu clignotant, etc..) et qu'ils sont utilisés dans l'attente des mesures correctives à apporter.**

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

#### **Surveillance des intervenants extérieurs**

**Observation III.1 :** au titre de l'année 2025, vos services ont réalisé plusieurs actions de surveillance des opérations de transport interne réalisées par votre prestataire en charge des chantiers de caractérisation de déchets. En complément, vous avez enregistré dans votre logiciel de suivi de la surveillance des prestataires extérieurs, une remontée terrain de votre prestataire réalisant les transports internes sur les voies internes de l'INB. Cet enregistrement porte sur la préparation de colis dont les numéros d'identification ne correspondaient pas aux numéros d'identification des colis devant être pris en charge. Il vous revient de dissocier la surveillance des intervenants extérieurs des situations anomalies remontées du terrain, de manière à ne pas introduire de biais dans les analyses de synthèse des actions réalisées.

#### **Mise à jour du référentiel documentaire applicable aux transports internes**

**Observation III.2 :** la note d'organisation des transports internes des marchandises dangereuses sur la structure de déconstruction SLA impose que les transports internes de matières dangereuses hors classe 7 soient également décrits dans le rapport de sûreté. Or, la description des transports internes de matières dangereuses de classe 9, objet du contrôle terrain réalisé lors de l'inspection, est absente du RDS.

Par ailleurs, la note d'organisation des transports internes des marchandises dangereuses sur la structure de déconstruction SLA prévoit que dans chaque véhicule utilisé pour réaliser un transport interne, les documents suivants soient présents :

- Les consignes de sécurité ;
- La fiche réflexe relative à la classification des colis de déchets ;
- La fiche réflexe relative au transport interne de marchandises dangereuses ;
- La fiche de contrôle pour la vérification d'un calage-arrimage ;
- Le formulaire à compléter avant le transport interne, sur remorque, de charges métalliques sur pieds.

Lors du contrôle du transport interne par l'équipe d'inspection, seules les consignes de sécurité étaient présentes. Vos équipes ont expliqué que les quatre autres documents étaient des rappels de bonnes pratiques connues et revues régulièrement en formation.

Il vous revient de mettre en cohérence la note d'organisation des transports internes avec le rapport de sûreté et au regard de la liste des documents devant être obligatoirement présents dans chaque véhicule utilisé pour réaliser un transport interne.

### **Mesures correctives apportées suite à l'identification de constats lors des vérifications générales périodiques**

**Observation III.3 :** depuis la fin de l'année 2024, vos équipes ont défini les modalités de suivi des constats relevés lors des vérifications générales périodiques des engins de manutention. L'ASNR prend note des mesures prises qui permettent de corriger les constats dans de meilleurs délais.

### **Mise en situation : déclenchement de la sirène PUI pendant un transport interne**

**Observation III.4 :** lors de l'inspection, l'équipe d'inspection a contrôlé la réalisation d'un transport interne. Les équipements nécessaires à l'activité étaient présents. Ce point n'appelle pas de remarque de la part de l'ASNR. Pendant le contrôle, l'équipe d'inspection a interrogé le personnel en charge du transport interne sur les actions à réaliser en cas de déclenchement de la sirène PUI. Si l'opérateur est à jour de ses formations et sensibilisations, il a indiqué qu'il couperait le moteur de l'engin et appellerait sa hiérarchie. Cependant d'autres actions visant à mettre à l'arrêt l'engin après l'avoir stationné sans gêner la circulation des secours puis, le cas échéant, déployer un balisage au regard du débit de dose avant de se rendre au point de rassemblement, n'ont pas été évoquées. Dans ce cadre, il vous revient de vous interroger sur la nécessité de revoir la sensibilisation des acteurs du transport interne.

### **Suivi de la charge calorifique**

**Observation III.5 :** lors de l'entrée dans l'IDT FAMA, l'équipe d'inspection a contrôlé la fiche de suivi de la charge calorifique. Cette fiche fait mention de la charge calorifique maximale pouvant être présente. La ligne du dessus fait mention de la charge calorifique non mobilisable. Il semble que le terme « non mobilisable » soit erroné et vise à suivre la charge calorifique mobilisable ou que la charge calorifique ne soit pas suivie (si l'information relative à la charge calorifique non mobilisable est réelle). Il vous revient de clarifier l'affichage du suivi de la charge calorifique de l'IDT FAMA.

80

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.

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'ASNR ([www.asnr.fr](http://www.asnr.fr)).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Chef du site en déconstruction, l'assurance de ma considération distinguée.

L'adjoint à la cheffe de la division d'Orléans,

**Signé par : Olivier GREINER**