

**ASNR**Autorité de
sûreté nucléaire
et de radioprotection

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Division de Châlons-en-Champagne**Référence courrier :** CODEP-CHA-2025-071378**Madame la Directrice de la centrale
nucléaire de Chooz**BP 174
08600 CHOOZ

Châlons-en-Champagne, le 9 décembre 2025

Objet : Contrôle des installations nucléaires de base

Lettre de suite de l'inspection des 17 et 18 novembre 2025 sur le thème « Exploitation, conduite normale » - inspection avec entretiens

N° dossier : Inspection n° INSSN-CHA-2025-0277**Références :**

- [1] Arrêté du 7 février 2012 modifié fixant les règles générales relatives aux installations nucléaires de base
- [2] D455019006132 Référentiel Managérial - Missions en matière de management de la sûreté des opérationnels
- [3] D400822000437 Référentiel Managérial - Noyau de cohérence des métiers de la filière sûreté
- [4] D455024001773 Référentiel Managérial - Retour d'expérience
- [5] D454809308543 Note - Management et organisation du service conduite
- [6] D455018005172 Référentiel Managérial - Transitoires sensibles
- [7] D455018002289 Référentiel Managérial - Condamnations administratives
- [8] D400820000213 Référentiel Managérial - Maîtrise de la surveillance des installations en salle de commande et en local

Madame la Directrice,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection (ASNR) en référence concernant le contrôle des installations nucléaires de base, une inspection a eu lieu les 17 et 18 novembre 2025 à la centrale nucléaire de Chooz sur le thème « exploitation, conduite normale » - inspection avec entretiens.

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 qui s'est déroulée les 17 et 18 novembre 2025 portait sur la thématique de la conduite normale de l'exploitation, avec des compléments apportés jusqu'au 4 décembre 2025 par vos services. Cette inspection s'inscrivait dans la continuité de l'inspection des 2 et 3 décembre 2024 sur la même thématique, qui avait conclu à un besoin de s'assurer de la bonne mise en œuvre des plans d'actions mis en place à la suite des performances perfectibles du site relevées en 2023 et en partie en 2024, en matière de conduite de l'installation.

Une première équipe d'inspecteurs a procédé au contrôle du processus de pilotage et d'amélioration continue porté par le Système de Management Intégré (SMI), pour les activités qui relèvent du service Conduite du CNPE. Les aspects Organisation du service (dont la gestion des effectifs), collecte d'information en lien avec la sûreté (signaux forts et signaux faibles), analyse des événements et des débriefings d'activité, définition et pilotage des plans d'actions, et animation du retour d'expérience (REX) ont été abordés. Des contrôles spécifiques ont également porté sur la contribution des structures hors quart (SHQ) à la performance globale des processus Conduite, et sur la gestion des transitoires sensibles (TS) et des activités à risque de non-qualité (ARNQ). Enfin, des contrôles ont été effectués sur la mise en œuvre d'actions issues des rapports d'événements significatifs pour la sûreté (RESS) et d'engagements pris à la suite des inspections de 2024¹ et 2023².

Une seconde équipe d'inspecteurs s'est rendue dans les salles de commande (SDC) des réacteurs 1 et 2 afin de contrôler le respect des exigences en matière de surveillance des installations, de gestion des alarmes, et de gestion de la documentation temporaire. Cette équipe a également suivi la réalisation d'une activité de pose de condamnation administrative (CA), et a contrôlé l'état général et documentaire du panneau de repli (PDR) du réacteur 1. Elle a enfin réalisé une observation d'un briefing de prise de quart par l'équipe d'après-midi, ainsi que de la confrontation quotidienne entre le Chef d'Exploitation (CE) de quart et l'Ingénieur Sûreté (IS) de quart.

Globalement, les inspecteurs notent positivement les efforts fournis par le site pour maintenir un pilotage rigoureux du processus d'amélioration continue. La robustesse de ce pilotage permet de se convaincre de l'effectivité des progrès mis en avant par le site en ce qui concerne les performances du service Conduite, pour les activités qui relèvent de son périmètre. Ces progrès ont par ailleurs pu être observés par les inspecteurs lors des contrôles réalisés par échantillonnage sur les différents processus relevant du service Conduite. Pour autant, les inspecteurs ont identifié plusieurs axes d'amélioration et ont également constaté quelques non-conformités, mineures, à certains processus. Certains de ces points font l'objet de demandes et observations ci-après.

Concernant l'organisation du service Conduite, les inspecteurs notent favorablement l'amélioration de la Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC) dans les équipes de quart. Des difficultés demeurent notamment sur la population Pilote de Tranche (PT), avec un risque de sur-sollicitation des agents en cas d'aléa. Concernant les SHQ, le gréement de l'équipe 8 reste un objectif affiché du service Conduite qui doit permettre, entre autres, de dégager de la marge dans la programmation des équipes de quart. L'arrivée d'un CE pour le projet « Tranche En Marche » (TEM) est prévue en 2026.

En matière d'amélioration continue, les inspecteurs ont pu constater un processus performant, qui montre des résultats en progrès (au travers des signaux forts, des tendances sur les signaux faibles et des appréciations qualitatives). Une implication importante de la tête de service a été notée. Quelques points d'attention et axes d'amélioration ont cependant été relevés.

Concernant la collecte des signaux forts (RESS³) et faibles (autres constats moins significatifs), le site met en avant les démarches « TOP/FLOP » et de présence Terrain spontanée (sans forcément utiliser la traçabilité standard) comme ayant apporté une plus grande efficacité dans le traitement des problèmes identifiés, au travers d'une boucle plus courte que la boucle standard du retour d'expérience (REX) via l'outil dédié « Caméléon ». Néanmoins, les inspecteurs notent que ces boucles courtes sont essentiellement animées au sein des équipes, et induisent un risque de perte en traçabilité sur des constats qui mériteraient d'être partagés plus largement au

¹ Lettre référencée CODEP-CHA-2025-007141 du 30 janvier 2025

² Lettre référencée CODEP-CHA-2023-046189 du 18 août 2023

³ Rapport d'évènement significatif pour la sûreté

sein du service. Les inspecteurs ont par ailleurs noté une diminution assez sensible du volume de surveillance réalisé par le service Sûreté Qualité Audits (SQA) sur les activités portées par la Conduite. Le Plan de Contrôle Interne (PCI) n'est par ailleurs pas conforme aux besoins identifiés lors de la revue de processus « MP3 Sûreté » de 2024. Ce point fait l'objet d'une demande ci-après.

Concernant l'analyse des constats, les vérifications effectuées par échantillonnage en préparation de l'inspection et les échanges avec les représentants du service Conduite n'appellent pas de remarque particulière des inspecteurs.

Concernant le pilotage du processus d'amélioration continue, les inspecteurs notent positivement l'élaboration de feuilles de route spécifiques pour les Processus Elémentaires (PE) qui relèvent du service Conduite et qui ne sont pas déjà couverts par le processus Maîtriser les Fondamentaux d'Exploitation (MFE), ou qui nécessitent un suivi particulier. C'est le cas notamment des PE Maîtrise de la réactivité (MR), Performance Humaine (PH), Lignage et Consignation, Condamnations Administratives (CA). La revue MFE consultée lors de l'inspection fait apparaître un pilotage global rigoureux. Le contrôle par échantillonnage de la mise en œuvre de certaines actions issues des plans d'actions n'appelle pas de remarque de la part des inspecteurs.

Concernant l'animation du Retour d'Expérience (REX), la mise en place des Groupes d'Animation Métier (GAM) depuis un an et demi est vue favorablement par les inspecteurs. Cependant, l'examen d'un échantillon de comptes rendus de ces GAM pour les métiers « bloc »⁴ et « terrain »⁵, et les échanges avec les représentants du service Conduite, ont montré une insuffisance quant à l'efficacité du dispositif pour permettre à tous les agents concernés de recevoir les informations du REX qui les concernent, alors même que ce dispositif est valorisé dans plusieurs actions d'amélioration portées par le service. Ce point fait l'objet d'une observation ci-après. Les inspecteurs ont toutefois noté les actions entreprises par le service pour corriger la situation.

En ce qui concerne le fonctionnement des équipes hors quart (SHQ et projets), les inspecteurs ont relevé, en préparation de l'inspection, une récurrence d'événements dont l'origine se trouve pour tout ou partie dans un défaut de préparation des activités, ensuite transférées aux équipes de quart. Sur ce sujet, le site confirme avoir identifié une problématique, en particulier pour ce qui concerne la planification et la préparation des Essais Périodiques (EP), ainsi que pour la gestion des Arrêts de Tranche Fortuits (ATF) par les équipes du projet TEM. Pour autant, il n'existe pas, à ce jour, de plan d'action correctif relatif à cette problématique. Il a également été noté que les SHQ du service Conduite subissent quelques difficultés de GPEC, et que les activités qui relèvent de ces services échappent en grande partie au pilotage de la performance du service dans le cadre du SMI. Ce sujet fait l'objet d'une observation ci-après.

Concernant la gestion des transitoires sensibles (TS) et des activités ARNQ, il a pu être observé, lors des échanges en salle et par les observations en SDC, qu'elle semble correctement maîtrisée. Un non-respect généralisé de la demande de traçabilité d'un débriefing systématique après chaque TS a d'ores et déjà été identifié par le site, et fait l'objet d'un plan d'actions afin de rectifier la situation. Ce point fera l'objet de contrôles lors de la prochaine inspection de l'ASNR sur ce thème. La réalisation des analyses de second niveau (A2N) et l'utilisation du bilan annuel par les services centraux d'EDF interroge en revanche sur l'efficacité du pilotage national du processus. Ce point fait l'objet d'une demande ci-après.

⁴ Opérateurs et pilotes de tranche

⁵ Agents de terrain et délégué sécurité exploitation

Les contrôles effectués par échantillonnage sur la mise en œuvre d'actions issues des rapports d'événements significatifs pour la sûreté (RESS) et d'engagements pris à la suite des inspections de 2023 et 2024 précédemment référencées montrent un suivi conforme des actions associées, à l'exception d'un point relatif à la gestion documentaire en SDC. En particulier, la thématique des Modifications Temporaires de l'Installation (MTI), qui avait été observée en retrait lors de la précédente inspection, fait l'objet d'un pilotage resserré et efficace dont les résultats sont satisfaisants pour les inspecteurs.

Enfin, les observations et contrôles réalisés en salle de commande des réacteurs 1 et 2, et sur la réalisation d'activités relevant du service Conduite, n'ont pas révélé de constat majeur et conduisent à une appréciation satisfaisante des inspecteurs. La sérénité en SDC est appliquée (en particulier pour le redémarrage en cours sur le réacteur 1), et la surveillance en SDC est effectuée de façon globalement rigoureuse (maîtrise de la configuration de l'installation, alarmes justifiées, ...). Les observations du briefing de quart effectué le 17 novembre 2025 en début d'après-midi, ainsi que de la confrontation CE/IS effectuée le 18 novembre 2025 en fin de matinée, n'appellent pas de remarque particulière des inspecteurs. Quelques non-conformités aux référentiels ont néanmoins été observées sur certains points précis, et font l'objet de demandes ou observations ci-après.

I. DEMANDES A TRAITER PRIORITAIREMENT

Sans objet

II. AUTRES DEMANDES

Surveillance de la conformité des activités réalisées par le service Conduite

En réponse aux exigences de l'arrêté INB [1] pour ce qui concerne le SMI, et conformément à son référentiel interne (notamment les Référentiels Managériaux (RM) [2] et [3]) le CNPE de Chooz B met en œuvre plusieurs dispositifs qui contribuent à l'évaluation et au maintien de la conformité et de la performance en matière de sûreté, parmi lesquels :

- Le Plan de Contrôle Interne (PCI) qui consiste en un programme de contrôles défini annuellement sur la base des résultats du service notamment en matière de sûreté, et mis en œuvre par le service ;
- Le programme de vérifications indépendantes porté par le SQA, un « *programme pluriannuel d'audits et de vérifications indépendantes sur les domaines de la sûreté nucléaire, [...], élaboré et réalisé par la F/S.* »

Ces deux dispositifs sont vus comme des moyens indispensables et complémentaires aux autres dispositifs, tels que la présence managériale sur le terrain ou l'auto-diagnostic, pour assurer la détection et la correction d'éventuelles non-conformités.

Concernant le PCI, les inspecteurs ont constaté qu'un contrôle interne portant sur la Surveillance en SDC avait été proposé pour le PCI 2025 lors de la revue Sûreté (Macro-Processus 3) de novembre 2024, au titre des « principaux risques » identifiés lors de cette revue. Or, ce contrôle n'apparaît pas au PCI de 2025, sans que vos représentants soient en mesure de justifier cette absence.

Concernant la surveillance réalisée par le SQA sur les activités du service Conduite, les inspecteurs ont pu constater une diminution importante de son volume, ainsi que de la diversité des activités surveillées par des « vérifications flash » ou approfondies pour l'année 2025. En particulier :

- Aucune vérification approfondie n'est prévue pour la période 2025 (une en 2024) ;
- Seules 4 vérifications flash sont planifiées pour 2025 au titre du processus MFE (1 lignages, 2 CA et 1 surveillance de l'installation), dont une seule réalisée à ce jour sur la thématique des lignages ;
- Les autres vérifications flash menées en 2025 portent presque toutes sur l'application de Modifications Temporaires (MT) des Règles Générales d'Exploitation (RGE) (ont également été menées 1 vérification lignage, 1 rejets gazeux et 1 démarche matériels protégés).

A titre de comparaison, en 2024, le SQA avait réalisé, entre autres, une vérification approfondie sur le thème des fondamentaux Conduite, 3 vérifications flash sur les CA, 1 sur les EP, 1 sur la documentation temporaire en SDC, 1 sur la surveillance en SDC, 2 sur les transitoires sensibles.

Il est à noter également que la directive DI122 (qui n'est aujourd'hui plus applicable en interne EDF, remplacée par les RM) définissait auparavant un programme minimal de vérifications à effectuer par le SQA par an et par paire de réacteurs. Ce « noyau dur » de vérifications comprenait notamment 2 vérifications flash sur la documentation temporaire, 2 sur les Dispositifs ou Moyens Particuliers (DMP) et MTI, 2 sur les EP, 2 sur les CA, 2 sur les consignations, 2 sur la surveillance en SDC, 2 sur les rondes (réalisées par les agents de terrain du service Conduite), 2 sur l'application des Pratiques de Fiabilisation des Interventions (PFI).

Les inspecteurs ont enfin relevé que, lors de la revue de Macro-Processus MP3 Sûreté de 2024, le site avait identifié un facteur de risque « *processus audits/vérifs insuffisamment robuste ou programme audit/vérif non réalisé complètement* » concernant la tendance à la baisse du risque de dégradation du niveau de sûreté ou du management de la sûreté alors identifiée.

Dans un contexte où les performances du service Conduite en matière de sûreté sont vues en amélioration depuis un à deux ans après une période en retrait, cet « allègement » de la surveillance semble prématuré pour les inspecteurs.

Demande II.1

Analyser la suffisance et l'adéquation du PCI et du programme de vérifications indépendantes au regard des enjeux portés par les activités réalisées par le service Conduite, et de l'amélioration récente de la performance en matière de sûreté du service Conduite.

Le cas échéant, informer l'ASNR des évolutions apportées à ces deux dispositifs pour les périodes en cours et à venir, et les corrections éventuellement apportées au processus d'élaboration de ces programmes.

Réalisation des analyses second niveau des TS, et utilisation du bilan annuel TS par les services centraux d'EDF

Le RM [6] demande annuellement l'élaboration et la transmission aux services centraux d'EDF d'un bilan annuel des transitoires sensibles « comprenant :

- *La synthèse des analyses techniques second niveau des transitoires sensibles,*
- *La synthèse du REX issu des transitoires réalisés sur l'installation et sur simulateur si à disposition,*
- *D'éventuelles propositions d'évolution de la liste des transitoires sensibles et des transitoires nécessitant une analyse second niveau. »*

Les inspecteurs ont constaté que l'analyse de second niveau n'est pas toujours réalisée pour les TS pour lesquels elle est requise (par exemple pour la convergence et pas pour le suivi de charge). Vos représentants ont par ailleurs précisé que ce non-respect de la demande était motivé par le fait que les services centraux d'EDF ne font habituellement pas de retour sur leur usage du bilan et plus particulièrement des analyses de second niveau remontées par les sites.

Demande II.2

Analyser les causes et les conséquences de la non réalisation des analyses de second niveau des transitoires sensibles pour lesquels elles sont requises.

Le cas échéant, et en lien avec vos services centraux, réinterroger le référentiel national Transitoires sensibles [6] afin de le rendre cohérent avec les pratiques des sites et notamment les vôtres, si celles-ci sont jugées satisfaisantes.

Les inspecteurs ont également constaté l'absence de traçabilité systématique de la réalisation d'un débriefing prévue par le RM [6]. Ce point a d'ores et déjà été identifié par le site, et fait l'objet d'un plan d'actions spécifique qui fera l'objet de vérifications lors de la prochaine inspection sur cette thématique en 2026.

Prise en compte par les équipes de quart de la documentation temporaire en SDC

Lors des contrôles réalisés en SDC du réacteur 1, et contrairement à ce qu'ils ont pu observer en SDC du réacteur 2, les inspecteurs ont constaté un défaut de traçabilité sur la bonne prise en compte des Consignes Temporaires (CT) et des Fiches d'Instructions Particulières (FIP) rangées dans un classeur dédié. En effet, certaines signatures d'équipes de quart manquaient sur la feuille d'émargement de plusieurs CT/FIP (par exemple CT RCV/TEP n° 4, CT PTR n° 9, FIP GCA n° 7), ce qui ne permet pas de s'assurer qu'elles en avaient bien pris connaissance. En outre, plusieurs CT et FIP (par exemple CT PTR n° 8), qui n'étaient plus d'actualité au moment de l'inspection, n'ont pas été cochées « mises hors application » et n'ont pas été retirées de ce classeur.

Demande II.3

Vous assurer de la bonne prise en compte, par toutes les équipes de quart, de l'ensemble des documents temporaires qui leur sont applicables.

Analyser les causes de l'apparition, et de la non détection par vos services, du constat susmentionné et, le cas échéant, définir le plan d'action approprié pour y remédier.

Qualité de la pose des dispositifs de blocage des condamnations administratives

Le RM CA [7] demande « *la présence concrète et efficace d'un dispositif de condamnation dédié aux CA, empêchant la manœuvre de l'organe.* »

Lors de l'immobilisation de la vanne 1PTR090VB dans le cadre de la pose de la CA « type P5 » « Intégrité enceinte et EEE », les inspecteurs ont constaté que l'agent de terrain (AgT) a attaché la chaîne servant de dispositif de blocage de l'organe au volant de cette vanne dans une direction qui n'empêchait pas totalement la manœuvre de ce volant dans le sens du mouvement interdit, permettant à minima un demi-tour de celui-ci. A la suite de la remarque des inspecteurs sur le terrain, la condamnation a été immédiatement remise en conformité par l'agent en charge de sa pose. Cette situation a néanmoins été constatée sur d'autres organes soumis aux mêmes exigences du référentiel CA (par exemple 1SAR458VA).

Demande II.4

Vous assurer de la vérification et, le cas échéant, de la remise en conformité de l'ensemble des organes concernés par le constat susmentionné.

Analyser l'impact potentiel d'une manipulation éventuelle des vannes concernées sur l'amplitude permise par ce type d'écart.

Analyser les causes de l'apparition, et de la non détection par vos services (en particulier lors du contrôle technique de l'activité et des autres contrôles périodiques des CA), du constat susmentionné et, le cas échéant, définir le plan d'action approprié pour y remédier.

Dysfonctionnement des moyens d'affichage en salle de commande

Le RM [8] demande à ce que « *la surveillance des installations en salle de commande [soit] assurée en permanence.* » Elle doit notamment « *permettre de détecter au plus tôt les signaux précurseurs de situations dégradées.* » Il est également demandé que, « *au début du quart, chaque opérateur réalise un tour de bloc initial exhaustif pour vérifier l'ensemble des informations disponibles en salle de commande.* »

Lors des contrôles effectués en SDC du réacteur 1, deux défauts d'affichage d'informations ont été relevés par les inspecteurs sur le synoptique du panneau auxiliaire :

- Affichage du niveau du GV2⁶ par le barre-graphe dédié ;
- Affichage de l'état de la tranche.

Ces deux défauts d'affichage, qui peuvent être considérés comme mineurs s'ils sont pris isolément, nuisent à la qualité globale de la surveillance en SDC. Ils n'avaient pourtant pas été reportés par les équipes de quart (sans qu'il soit possible de déterminer s'il s'agit d'un défaut de détection ou de report). Des DT ont été ouvertes de façon réactive à la suite des constats des inspecteurs (DT n° 01842229 « 1KSC Dysfonctionnement barre graphe GV2 » et DT n° 01841953 « 1KSC100HA Bandeau synoptique partie gauche figée »).

Demande II.5

Analyser les causes de la non détection ou du non report, par les équipes de quart, des défauts d'affichage susmentionnés et, le cas échéant, définir le plan d'action approprié pour y remédier.

Utilisation d'une documentation à jour en SDC

Lors de la précédente inspection de l'ASN sur cette thématique, les inspecteurs avaient constaté qu'une gamme d'EP, dont l'indice n'était pas celui applicable à la date à laquelle l'EP était programmé, avait été mise à disposition de l'équipe de quart, qui avait alors piégé le problème. En réponse à ce constat, vos services ont fait état d'une « *dématérialisation des gammes d'essai périodique sur tablette* », qui aurait dû « *entrer en vigueur courant le deuxième semestre 2025 pour environ 30% du volume de notre programme d'essais périodiques (Objectif d'atteindre les 100% pour début 2027).* »

Lors des contrôles effectués en SDC, les inspecteurs ont constaté que le déploiement de ces tablettes n'était pas effectif, et ne le serait manifestement pas pour la fin d'année 2025. Des échanges avec différents acteurs du bloc ont par ailleurs confirmé que des fragilités subsistaient sur ce point, comme cela avait d'ailleurs été bien identifié par le site en 2024.

⁶ Générateur de vapeur n° 2

Demande II.6

Réévaluer et, le cas échéant, compléter le plan d'action et les échéances associées pour ce qui concerne la mise à disposition de gammes d'EP au bon indice pour les équipes de conduite.

Traitement d'une Demande de travaux (DT) avec impact en SDC

Les inspecteurs ont interrogé vos représentants sur le traitement de la DT590320 qui concerne la vanne « 2DVW502VN » dont la régulation ne fonctionne pas correctement, générant l'alarme DVW904KA en SDC. Cette DT est ouverte depuis au moins 2018 (elle a été copiée de l'ancien système « SIGMA » vers « l'EAM » lors du changement d'outil en 2018). Aucune traçabilité quant au statut et aux multiples reports du traitement de cette DT pourtant ancienne n'a pu être fournie en séance, ni apportée sous forme d'éléments complémentaires à la suite de l'inspection.

Demande II.7

Transmettre les éléments de traçabilité quant au traitement de la DT590320 concernant la vanne 2DVW502VN, et notamment les justifications de son report depuis a minima 2018.

III. CONSTATS OU OBSERVATIONS N'APPELANT PAS DE REPONSE A L'ASNR**Animation du REX au sein du service Conduite**

Le RM [4] demande aux CNPE de « collecter, analyser et mettre à disposition des informations » en matière de retour d'expérience (REX), et précise dans les éléments clés que le « *Retour d'Expérience est mis à disposition des intervenants.* »

Au service Conduite, la mise à disposition du REX s'effectue, entre autres, au travers des GAM, dont la finalité est décrite dans la note [5] comme l'échange sur « *les pratiques de travail, les problématiques spécifiques au métier, le REX, l'accompagnement des transformations.* » Dans son annexe dédiée aux GAM, cette note prévoit également l'élaboration et la diffusion d'un compte-rendu à tout le collectif concerné.

Lors de l'examen des comptes-rendus de GAM reçus en préparation de l'inspection, et au cours des échanges avec vos représentants, les inspecteurs ont pu constater que le niveau de participation aux GAM des métiers Opérateur et AgT ne permet pas de s'assurer de la bonne diffusion des informations traitées à toutes les équipes (participation de trois équipes au maximum, souvent les mêmes). De même, le compte-rendu semble être plutôt limité à l'ordre du jour, et n'est donc pas suffisant pour s'approprier les sujets de façon satisfaisante, notamment pour les absents.

Compte-tenu des attentes du service quant aux apports de ces GAM en matière de REX et plus largement d'amélioration continue, ainsi que de la forte valorisation du dispositif dans les plans d'action issus des différentes revues de macro-processus et de processus élémentaires, les inspecteurs considèrent que l'efficacité du dispositif dans son ensemble mérite d'être améliorée. Les inspecteurs ont cependant noté l'ambition du site d'atteindre une participation systématique aux GAM de l'ensemble des équipes dès 2026. Ce point fera l'objet d'une vérification lors de la prochaine inspection sur cette thématique en 2026.

Prise en compte des activités réalisées par les SHQ et les projets dans le SMI

L'arrêté INB [1] demande à l'article 2.4.1 que le SMI « *comporte des dispositions permettant à l'exploitant d'identifier les éléments et activités importants pour la protection, et leurs exigences définies ; [...] ; d'identifier et de traiter les écarts et événements significatifs* ». Plus généralement, le SMI doit permettre d'apporter des

améliorations aux organisations et processus identifiés comme défaillants dans l'analyse des différents constats dont il a connaissance.

Les inspecteurs ont constaté que les activités réalisées en amont de celles faites par les équipes de quart (préparations et planifications portées par les SHQ du service Conduite et/ou par les projets TEM et AT) ne semblent pas pleinement intégrées au périmètre pris en compte par votre SMI pour l'amélioration continue.

En effet, plusieurs situations semblent montrer des causes profondes récurrentes qui trouvent leur origine dans la préparation hors équipe de quart de certaines activités ; c'est le cas notamment des événements significatifs pour la sûreté (ESS) 25-008⁷ et 25-006⁸, mais également du constat relevé par l'ASNR lors de la précédente inspection, lors de laquelle un EP avait été programmé alors que la configuration de l'installation ne permettait pas sa réalisation au titre des spécifications techniques d'exploitation (STE). Le site confirme avoir identifié plusieurs constats, regroupables dans deux typologies de contexte, liés aux activités des SHQ : la planification des EP et la gestion des ATF. Pour autant, aucun plan d'action n'est à ce jour défini sur ces sujets. Vos représentants ont toutefois indiqué avoir débuté un travail spécifique d'analyse de tendance sur les signaux faibles liés aux EP et notamment en ce qui concerne leur planification.

Par ailleurs, les inspecteurs ont noté que les activités qui relèvent des SHQ ne font pas l'objet de contrôle au titre du PCI, ni de vérification au titre du programme de vérifications du SQA. Les démarches mises en œuvre au niveau du service (« TOP/FLOP » et présence Terrain) semblent s'appliquer de manière allégée aux SHQ, et les revues de processus (MP3 Sûreté et revue MFE) n'abordent manifestement pas ces activités. A titre d'illustration, les inspecteurs ont noté que l'analyse de tendance du second trimestre 2025 valorisait, dans la synthèse des constats positifs, « *la prise de recul de la SDC* » qui avait « *permis de détecter plusieurs incompatibilités du planning entre des activités et l'état de la tranche et de les piéger avant réalisation* ». Pour autant, la problématique identifiée quant à la planification des activités n'apparaît pas avoir été traitée.

Enfin, il est ressorti des échanges avec vos représentants que la GPEC des SHQ n'est pas à la cible, la priorité étant donnée à la GPEC des équipes de quart (en particulier les têtes d'équipes CE/CED). Vos représentants ont précisé avoir des difficultés à recruter les « bons profils » et privilégier le recrutement de candidats qualifiés et expérimentés, quitte à ne pas pourvoir certains emplois. Il est à noter que l'arrivée d'un CE TEM à l'horizon 2026 est vue comme une amélioration significative.

Les inspecteurs considèrent que le sujet global de l'impact des activités réalisées par les SHQ, et plus largement les projets TEM et AT, sur la performance en matière de sûreté du service Conduite devrait faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'évaluation de la performance de votre SMI, et notamment sa capacité à identifier et corriger les causes de constats en lien avec ces activités. Ce point fera l'objet d'un contrôle lors de la prochaine inspection sur cette thématique en 2026.

GPEC PT en difficulté

Les inspecteurs ont noté que la GPEC de la population « pilote de tranche » (PT) reste en retrait, malgré une amélioration globale pour les autres métiers qui composent les équipes de quart. En attendant une amélioration pour cette population spécifique, une attention particulière devrait être portée sur les risques inhérents à cette situation, et notamment la sur-sollicitation des PT actuellement en équipe (notamment en cas d'absence prévue ou imprévue, potentiellement longue).

* * *

⁷ Sortie du domaine de pression primaire par basse pression lors des opérations de requalification de 2RCV252VP en AN/RRA Monophasique

⁸ Défaillances dans la gestion des événements STE induits par une intervention de maintenance sur le système 2JPP



Vous voudrez bien me faire part, **sous deux mois**, et **selon les modalités d'envoi 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'ASNR (www.asnr.fr).

Je vous prie d'agréer, Madame la Directrice, l'assurance de ma considération distinguée.

Le chef de division,

signé par

Mathieu RIQUART