

Référence courrier : CODEP-LYO-2024-062457

**ADVANCED ACCELERATOR
APPLICATIONS**
Monsieur le Directeur général
20, rue Diesel
01630 SAINT-GENIS-POUILLY

Lyon, le 25 novembre 2024

Objet : Contrôle de la radioprotection et des transports de substances radioactives
Lettre de suite de l'inspection du 23 octobre 2024 sur le thème des transports de substances radioactives dans le domaine des expéditeurs

N° dossier : Inspection n° INSNP-LYO-2024-0498

Références : **[1]** Code de l'environnement, notamment ses articles L. 592-19 et suivants
[2] Code de la santé publique, notamment ses articles L. 1333-29 à 31 et R. 1333-166.
[3] Code du travail, notamment le livre IV de la quatrième partie
[4] 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
[5] Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), version 2023
[6] Arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, dit « arrêté TMD »

Monsieur le directeur général,

Dans le cadre des attributions de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) en références concernant le contrôle de la radioprotection et des transports de substances radioactives, une inspection a eu lieu le 23 octobre 2024 dans votre établissement.

Je vous communique ci-dessous la synthèse de l'inspection ainsi que les demandes, constats et observations qui en résultent. Ceux relatifs au respect du code du travail relèvent de la responsabilité de l'employeur ou de l'entreprise utilisatrice tandis que ceux relatifs au respect du code de la santé publique relèvent de la responsabilité du titulaire de l'autorisation délivrée par l'ASN.



SYNTHESE DE L'INSPECTION

L'inspection du 23 octobre 2024 avait pour objectif de contrôler l'application des dispositions réglementaires applicables en matière de transport des substances radioactives au sein de société ADVANCED ACCELERATOR APPLICATION (AAA), situé à Saint-Genis-de-Pouilly (01). Les inspecteurs ont examiné l'organisation et les moyens humains et matériels mis en place au sein du site de Saint-Genis-de-Pouilly de AAA, afin de répondre aux exigences réglementaires en matière de réception et d'expédition de ces substances radioactives, mais aussi en matière d'organisation de la radioprotection de l'établissement dans son activité de transport. Les inspecteurs ont également examiné les procédures relatives à la gestion des événements « transport », que ce soit du point de vue de l'analyse de ces événements et de leur retour d'expérience, mais aussi de l'organisation qui est définie pour gérer des situations d'urgence susceptibles d'intervenir lors d'un transport.

Le bilan de cette inspection est globalement satisfaisant. Les expéditions réalisées par AAA sont maîtrisées du point de vue organisationnel et opérationnel. Les inspecteurs soulignent par ailleurs positivement la qualité de la formation dispensée sur le transport ainsi que celles des audits menés auprès des transporteurs. Des améliorations sont cependant attendues en matière de formalisation des exigences appelées par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) pour ce qui concerne le programme de protection radiologique (PPR) ainsi que le plan d'urgence transport (PUTSR). Il conviendra également de clarifier la gestion mise en place pour s'assurer que les emballages de transport demeurent conformes à l'agrément.

I. DEMANDES À TRAITER PRIORITAIREMENT

Pas de demande à traiter prioritairement.

II. AUTRES DEMANDES

Système de management de la qualité

En application du § 1.7.3 de l'ADR, tout processus « transport » doit faire partie d'un système de management de la qualité. Le guide de sûreté TSG1.1 de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) émet des recommandations sur le contenu et la portée de ce système. En pratique, le système de management de la qualité (SMQ) doit prendre en compte *a minima* les 7 volets suivants :

1. l'organisation ;
2. la formation du personnel ;
3. la maîtrise des documents et des enregistrements ;
4. le contrôle de toutes les opérations afférentes au transport ;
5. le contrôle de l'approvisionnement des biens et des services ;
6. les actions correctives ;
7. les audits.

AAA dispose d'un ensemble de documents décrivant son organisation en matière de transport et en particulier la note chapeau AAA-PRF-010 intitulée « *Transport de produits radioactifs* ».



Dans cette note, il est mentionné que AAA réalise des activités de préparation de colis (constitution du colis à partir d'un emballage), d'expéditions, de chargement, mais aussi de déchargement. AAA ne réalise pas d'activités de transport en propre. Elles sont confiées à des sociétés de transport. Les inspecteurs ont interrogé les représentants de AAA au sujet des activités de transport précitées. Il s'avère que AAA ne remplit que les fonctions d'emballer et d'expéditeur. Les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement sont réalisées par les conducteurs des véhicules de transport. Les inspecteurs considèrent que cette note devra être mise à jour afin de refléter les activités et responsabilités relatives à ces différentes opérations de transport.

Demande II.1 : mettre à jour votre note AAA-PRF-010 afin de préciser les activités et responsabilités propres à AAA et de distinguer celles confiées à des sociétés externes.

Par ailleurs, AAA est amené à recevoir des sources scellées de Césium 137, de Strontium 90 et des sources multi-gamma à des fins d'étalonnage. Les inspecteurs ont constaté que les procédures de AAA relatives au transport ne mentionnent ni les réceptions ni les expéditions de ces sources scellées, qui dans les deux cas, se font en colis de type A. Selon le rapport du conseiller à la sécurité des transports (CST), elles sont remplacées tous les cinq ans. Interrogés sur les pratiques, les représentants de AAA ont indiqué que la réception et l'expédition de ces sources sont à la charge du conseiller à la radioprotection (CRP).

Demande II.2 : préciser dans une procédure quelle organisation est retenue pour la réception et l'expédition des sources radioactives scellées.

Enfin, les inspecteurs ont constaté que ni les modalités de gestion des documents et des enregistrements (et donc des contrôles radiologiques), ni leur durée de conservation et d'archivage, n'étaient formalisées dans le système documentaire. Cette notion pourrait utilement figurer dans la « note chapeau transport ».

Demande II.3 : préciser dans un document de votre système de management de la qualité quelles sont les modalités de gestion des documents et des enregistrements relatifs aux opérations de transport.

Contrôle de la conformité de l'expédition

La réglementation entend par « emballer », l'entreprise qui remplit les marchandises dangereuses dans les emballages et le cas échéant, prépare les colis aux fins de transport.

Le § 1.4.3.2 de l'ADR précise que « dans le cadre du 1.4.1, l'emballer doit notamment observer :

- les prescriptions relatives aux conditions d'emballage, aux conditions d'emballage en commun ;
- lorsqu'il prépare les colis aux fins de transport, les prescriptions concernant les marques et étiquettes de danger sur les colis ».

L'emballer a la responsabilité de remplir l'emballage avec des marchandises dangereuses autorisées à y être transportées. Il doit :



- utiliser l'emballage suivant des procédures conformes aux instructions d'utilisation du chapitre généralement nommé « notice d'utilisation » du dossier de sûreté dans le cas d'un colis soumis à agrément ou du dossier de conformité pour les colis non soumis à agrément ;
- effectuer les contrôles réglementaires avant expédition relatifs à l'emballage, ainsi que les contrôles supplémentaires prévus le cas échéant par la notice d'utilisation.

AAA dispose de deux certificats de conformité d'emballages de type A provenant de la société VORTAL. Il s'agit des emballages A33M-CWM+ et A33M-CWM. Ces derniers sont valides jusqu'au 26 décembre 2028. Selon la note AAA-PRF-010, il existe deux autres modèles : le modèle A33-CW et le modèle A33-CW-L28. Interrogés sur ces deux autres modèles d'emballage, les représentants de AAA n'ont pas été en capacité de dire aux inspecteurs si ces emballages étaient utilisés sur le site de Saint-Genis-de-Pouilly.

Les deux certificats de conformité précités stipulent que des opérations de maintenance sont nécessaires (contrôle visuel avant chaque transport et entretien de l'emballage tous les 5 ans, selon une procédure spécifique de la société VORTAL identifiée QU0109-P). Il est également écrit que la durée de vie d'un emballage est limitée à 10 ans, sauf dérogation, et que la molette de serrage doit être serrée au maximum de 0,2 Nm.

Dans les faits, il s'avère que les emballages effectuent des rotations sur les quatre établissements de AAA présents sur le territoire national. Les transporteurs ramènent à AAA les emballages vides quotidiennement quand ils viennent chercher les colis de produits radiopharmaceutiques. Les inspecteurs ont pu constater que chaque colis faisait l'objet d'un contrôle d'intégrité lors de son retour. Ce contrôle est consigné dans un registre. Interrogés sur les opérations de maintenance en elles-mêmes, les représentants de AAA n'ont pas été en capacité d'expliquer aux inspecteurs comment et par qui la maintenance était réalisée ; de même, la gestion de la durée de vie des emballages n'a pas pu être explicitée. Il leur a été répondu que si les emballages étaient défectueux, ils étaient mis à l'écart et que la mollette de serrage susmentionnée était serrée à la main sans se soucier du couple de serrage.

Une analyse de conformité des certificats doit être menée et une organisation pour la gestion des emballages, définie si elle n'existe pas par ailleurs.

Demande II.4 : statuer sur la liste des emballages VORTAL utilisés sur le site de Saint-Genis-de-Pouilly ; faire une analyse des exigences des certificats de conformité des emballages et s'assurer de leur respect, en particulier, celles relatives à la maintenance à 5 ans des emballages et leur retrait au bout de 10 années ; mettre en place le cas échéant une organisation pour la gestion de la maintenance des emballages.

Comme évoqué plus haut, l'emballer doit observer, lorsqu'il prépare les colis aux fins de transport, les prescriptions concernant les marques et étiquettes de danger sur les colis. À ce titre, c'est à l'emballer d'effectuer les contrôles de débit de dose et les contrôles de non-contamination sur les colis.

La procédure AAA-PRF-010 précise que les mesures de débit de dose au contact sont effectuées sur trois faces représentatives des six faces du colis de type A, soient deux des quatre faces latérales et la face inférieure, la plus irradiante. Pour la mesure à 1 mètre, les contrôleurs se servent d'un marquage sur le banc de mesure ou directement du banc d'expédition dont la mesure est automatique.



Le site de Saint-Genis-de-Pouilly n'est pas équipé de ce banc automatique mais c'est un axe d'amélioration qui a été identifié par AAA. Dans le cas du site de Saint-Genis-de-Pouilly, les mesures d'irradiation sont faites par le technicien de production. Les campagnes de mesure de contrôle de l'absence de contamination sont également explicitées dans la procédure.

Les inspecteurs ont eu l'occasion d'assister à la phase d'emballage et de préparation à l'expédition d'un lot de produits radiopharmaceutiques. Ils ont pu constater que le technicien ne réalisait que deux mesures sur le colis (sur une face latérale et sur celle du dessous), c'est ce qui semble être fait en routine, contrairement à ce qui est mentionné dans la note AAA-PRF-010.

Demande II.5 : justifier le nombre de contrôles de débit de dose réalisés ; mettre en cohérence les procédures et les pratiques observées sur le terrain.

Programme de protection radiologique (PPR)

Le paragraphe 1.7.2 de l'ADR prévoit que toutes les opérations de transport de substances radioactives (préparation du colis, manutention du colis, chargement, déchargement, acheminement, entreposage en transit, déballage, réception, etc.) sur la voie publique soient encadrées par un programme de protection radiologique (PPR).

Pour remplir cette obligation, l'arrêté TMD précise que chaque entreprise intervenant lors d'une opération de transport de substances radioactives doit établir un PPR, qu'il s'agisse d'un seul document ou d'un ensemble de documents.

Le PPR définit les objectifs de radioprotection, ainsi que les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs en tenant compte de la nature et de l'ampleur des risques (article 1.7.2.3 de l'ADR). Le principe de l'approche graduée s'applique : **le niveau de détail du PPR et l'ampleur des dispositions qu'il contient doivent être proportionnés aux enjeux de radioprotection des opérations de transport réalisées.**

Quel que soit le niveau du risque, même faible, le PPR comporte obligatoirement (article 1.7.2.3 de l'ADR) :

- *Les estimations des doses prévisionnelles individuelles résultant des opérations de transport pour les travailleurs et les dispositions de surveillance individuelle ou des lieux de travail retenues (article 1.7.2.4 de l'ADR) ;*
- *Les contraintes de doses individuelles définies en deçà des valeurs limites réglementaires pour les travailleurs et la population, ainsi que les mesures prises pour optimiser la radioprotection et la sûreté en tenant compte des interactions entre le transport et d'autres activités éventuelles (article 1.7.2.2 de l'ADR : les « limites de doses pertinentes » auxquelles cet article fait référence doivent s'entendre comme les limites réglementaires de dose) ;*
- *Les mesures prises pour s'assurer du respect des distances minimales de séparation entre les colis de substances radioactives et les travailleurs ou le public (article 7.5.11 CV33 (1.1) de l'ADR) ;*
- *Les dispositions pour assurer la formation des travailleurs (article 1.7.2.5 de l'ADR).*

Le guide de l'ASN n° 29, relatif à la radioprotection dans les activités de transport de substances radioactives, précise les attentes en matière de programme de protection radiologique.



AAA dispose d'un plan de protection radiologique référencé AAA-RAP-018. Les inspecteurs ont examiné ce plan, ils ont constaté que :

- les estimations de doses prévisionnelles pour les opérations de transport faisaient l'objet d'une évaluation mais qu'elles n'étaient pas conclusives quant au classement des travailleurs. Elles se limitent à l'évaluation du débit de dose par lot. A raison de 10 μ Sv par lot, l'estimation conduirait à 4 mSv par an par technicien de production. Ces derniers sont classés en catégorie B ce qui reste cohérent ;
- les événements raisonnablement prévisibles ne sont pas pris en compte ;
- l'évaluation des expositions aux rayonnements ionisants de la population au regard des modalités des articles R. 1333-23 et R. 1333-24 du code de la santé publique n'a pas été évaluée. La mention du respect des distances de séparation entre les colis et le public pourrait être explicitée de même que le suivi environnemental mis en œuvre (exemple : les mesures du débit de dose en bordure de l'établissement) ;
- l'optimisation de la radioprotection des travailleurs et de la population n'est pas mentionnée dans le PPR. A noter que AAA a prévu de mettre en place sur le site de Saint-Genis-de-Pouilly, un banc de mesure automatique ce qui limitera les temps de mesures pour les opérateurs.

Demande II.6 : mettre à jour le programme de protection radiologique au vu des remarques soulevées.

Suivi médical des travailleurs

Les travailleurs classés en catégorie A ou B sont concernés par un suivi individuel renforcé de leur état de santé. Ce suivi médical comprend un examen médical d'aptitude effectué par le médecin du travail, préalablement à l'affectation au poste. Cet examen doit être renouvelé tous les ans pour les travailleurs de catégorie A. Pour les travailleurs de catégorie B, cette périodicité est déterminée par le médecin, sans dépasser quatre ans. En outre, leur suivi médical est accompagné d'une visite intermédiaire par un professionnel de santé, au plus tard, deux ans après la visite avec le médecin du travail.

La liste des personnels classés a été transmise en amont de l'inspection, ainsi que les dates de leur suivi médical. L'examen de cette liste fait apparaître que deux personnes de catégorie B ont dépassé le délai des deux ans par rapport à leur dernière visite.

Demande II.7 : vous assurer que vos personnels classés radiologiquement soient à jour de leur suivi médical renforcé.

Gestion des événements significatifs relatifs au transport (EST)

Le retour d'expérience (REX) est un outil essentiel de l'amélioration continue de la sûreté des transports de substances radioactives. Il repose notamment sur une démarche organisée et systématique de recueil et d'exploitation des écarts détectés. L'analyse des événements significatifs relatifs au transport de substances radioactives sur la voie publique (EST) et le partage des enseignements qui en sont tirés



contribuent à renforcer la sûreté de ces transports. Ainsi, l'article 7 de l'arrêté TMD impose notamment que les EST fassent l'objet d'une télédéclaration à l'ASN, puis d'un compte-rendu (CRES).

AAA dispose d'une note AAA-PRF-030 intitulée « *Gestion des événements significatifs radioprotection et transport* » consultée en séance. Cette procédure reprend le guide n° 31 de l'ASN qui décrit les modalités de déclaration des événements liés au transport de substances radioactives, elle ne décrit pas la gestion des écarts par AAA.

Les inspecteurs ont demandé la liste des écarts recensés concernant le transport de marchandises de la classe 7 survenus au cours des douze derniers mois (les événements intéressants le transport (EIT), les événements significatifs de transport (EST), les réclamations faites aux transporteurs). Les représentants de AAA ont mentionné aux inspecteurs un EST relatif à la perte d'un colis survenu au cours de cette année. Les écarts formulés au cours des audits font l'objet de demandes d'actions auprès des transporteurs, et, si des écarts sont détectés à la réception des destinataires, des dossiers de suivi de réclamation sont ouverts. Par ailleurs, les inspecteurs ont relevé dans le rapport du CST qu'un tableau de suivi des actions à la suite de détection d'écarts avait été mis en œuvre par AAA. Toutefois, interrogés sur le suivi de ces écarts et actions, les représentants de AAA n'ont été en capacité ni de montrer aux inspecteurs de tableau de suivi, ni d'explicitier clairement le processus de gestion des écarts.

Demande II.8 : décrire dans une note de votre système de management de la qualité des transports, la gestion des écarts mise en place au sein de AAA.

Plan d'urgence relatif au transport des substances radioactives (PUTSR)

La réglementation applicable au transport de matières radioactives précise l'implication des intervenants du transport (transporteur, expéditeur) dans la gestion des situations d'incidents et d'accidents : « *Les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses doivent prendre les mesures appropriées selon la nature et l'ampleur des dangers prévisibles, afin d'éviter des dommages et, le cas échéant, d'en minimiser leurs effets* » (paragraphe 1.4.1.1 de l'ADR).

Cette implication comprend notamment « *la mise en œuvre de 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 de chargement ou de déchargement* » (paragraphe 1.8.3.3 de l'ADR).

Le guide n° 17 de l'ASN sur le contenu des plans de gestion des incidents et accidents de transport de substances radioactives de l'ASN conseille de mettre en place « *pour chaque acteur [...] une fiche recensant par ordre chronologique la conduite à tenir ainsi que les actions à effectuer* » (paragraphe 2.6.2 du guide).

AAA dispose d'un « *Plan de gestion d'urgence* » référencé AAA-RAP-143 pour l'ensemble des établissements du territoire. Il a été créé à partir de la procédure AAA-PRF-010, d'où une certaine redondance des informations entre ces deux notes. **Les inspecteurs considèrent qu'à l'occasion de la mise à jour de la note chapeau AAA-PRF-010, en lien avec la demande II.1, ces informations devraient être supprimées.**



Les enjeux du PUTSR ne sont pas explicitement définis (la taille de l'entreprise, le nombre et la fréquence des transports, les zones traversées lors de l'acheminement, l'accidentologie passée sont autant de facteurs). De même, le PUTSR devrait être aussi clair que possible sur les critères conduisant l'entreprise à mettre en œuvre ce plan d'urgence, qu'il s'agisse d'une mise en œuvre restreinte ou d'une mise en œuvre totale. Or, le document de AAA n'exprime pas clairement l'entrée dans le processus d'urgence. Les inspecteurs ont par ailleurs relevé que les modalités de déclenchement du PUTSR et de la diffusion de l'alerte sont décrites dans un texte et qu'un document type logigramme ou fiche réflexe serait plus opérationnel.

Enfin, l'analyse de ce document a fait apparaître des incohérences :

- en cas d'accident de circulation, il est indiqué que la personne habilitée (« référent transport » selon les représentants de AAA) s'assure de l'intégrité du colis en mesurant l'absence de fuite au radiamètre. Le besoin de faire déplacer le référent transport sur le lieu d'un accident ne semble pas réalisable ;
- il est également écrit que c'est lui qui avertirait les secours, ce qui ne semble pas être de son ressort en premier lieu ;
- il est mentionné qu'un colis de secours serait utilisé en cas d'accident pour la reprise d'un colis dégradé dans un paragraphe du PUTSR, puis il est écrit plus loin qu'il n'est pas nécessaire d'en utiliser compte-tenu de la période radioactive des produits radiopharmaceutiques.

Les inspecteurs considèrent que AAA devra mener une analyse de cohérence et de conformité de son PUTSR au regard des exigences de l'ADR et du guide de l'ASN n° 17 relatif au contenu des plans de gestion des incidents et accidents de transport de substances radioactives. Ils rappellent également que des critères de déclenchement du PUTSR doivent être définis, ainsi que les modalités de diffusion de l'alerte décrites, de même que l'organisation interne (quels acteurs internes à l'entreprise ou externes sont prévenus ou sollicités, quels moyens et documents sont utilisables, comment s'organise la gestion après les premiers secours, quels moyens humains et matériels peuvent être mobilisés ou déployés, etc.).

L'implication du CST dans le PUTSR est également à préciser (article 1.8.3.3 de l'ADR).

Demande II.9 : mener une analyse de conformité de votre plan d'urgence transport au regard des exigences de l'ADR et du guide n° 17 de l'ASN ; mettre à jour ces documents en tenant compte de cette analyse et des remarques formulées ci-avant.

Protocole de sécurité

Le code du travail introduit la notion de protocole de sécurité, qui remplace le plan de prévention, pour encadrer les opérations de chargement et de déchargement (article R. 4515-4). Le contenu du protocole de sécurité est défini par les articles R. 4515-6 (entreprise d'accueil) et R. 4515-7 (transporteur). L'article R. 4515-8 précise qu'un seul protocole de sécurité est établi lorsque les opérations de chargement et de déchargement sont répétitives et concernent les mêmes transporteurs.

L'article R.4515-6 du code du travail précise notamment que « pour l'entreprise d'accueil, le protocole de sécurité comprend, notamment, les informations suivantes :



- 1° Les consignes de sécurité, particulièrement celles qui concernent l'opération de chargement ou de déchargement ;
- 2° Le lieu de livraison ou de prise en charge, les modalités d'accès et de stationnement aux postes de chargement ou de déchargement accompagnées d'un plan et des consignes de circulation ;
- 3° Les matériels et engins spécifiques utilisés pour le chargement ou le déchargement ;
- 4° Les moyens de secours en cas d'accident ou d'incident ;
- 5° L'identité du responsable désigné par l'entreprise d'accueil, auquel l'employeur délègue, le cas échéant, ses attributions ».

Le site de Saint-Genis-de-Pouilly de AAA fait opérer les transports de ses produits radiopharmaceutique par deux sociétés de transport externes, lesquelles font appel à leur tour à des sous-traitants. Les listes de chauffeurs susceptibles d'intervenir pour ces deux sociétés sont régulièrement mises à jour et transmises à AAA. Elles ont été transmises aux inspecteurs en amont de l'inspection de même que le mode opératoire référencé AAA-MO-080 intitulé « *Protocole de sécurité TMD* ». Ce dernier décrit notamment les différentes zones de chargement et de déchargement à destination des transporteurs. Les inspecteurs ont relevé dans la note chapeau AAA-PRF-010 qu'il est écrit que les protocoles de sécurité doivent être signés par les deux sociétés de transport. Or, dans les faits, AAA ne dispose pas de protocoles de sécurité signés avec les principales sociétés de transport.

Demande II.10 : faire signer par chacune des entreprises de transport intervenant régulièrement sur l'établissement, le protocole de sécurité de AAA.

Surveillance des prestataires

Conformément aux dispositions du point 1.7.3 de l'ADR, des programmes d'assurance de la qualité fondés sur des normes internationales, nationales ou autres, acceptables pour l'autorité compétente, doivent être établis et appliqués pour toutes les opérations de transport et d'entreposage en transit pour en garantir la conformité avec les dispositions applicables de l'ADR. Cela inclut les opérations de surveillance des prestataires.

Les inspecteurs se sont intéressés aux audits menés par AAA auprès des transporteurs. La note chapeau AAA-PRF-010 mentionne qu'un contrôle par trimestre et par conducteur est à appliquer sur l'ensemble des sites de AAA. En 2024, 49 audits ont été réalisés sur le site de Saint-Genis-de-Pouilly. Cependant, il est difficile de respecter l'objectif de la note compte-tenu du grand nombre de conducteurs susceptibles de réaliser un transport (les deux sociétés de transport principales faisant appel à des prestataires à leur tour). Un objectif d'audits à réaliser, pour les sociétés qui interviennent de manière récurrente semblerait plus adapté. Les inspecteurs ont toutefois souligné la qualité du support d'audits qui a été mis en place et qui permet un contrôle exhaustif et opérationnel du conducteur et des véhicules.

Demande II.11 : mener une réflexion sur la définition d'un programme d'audits des conducteurs adapté à l'activité et au volume des transports opérés sur les sites de AAA ; mettre à jour la note AAA-PRF-010 en conséquence.



Les inspecteurs ont assisté à la phase de chargement des colis par l'un des transporteurs. Les inspecteurs ont relevé que le chauffeur qui a été inspecté ne figurait pas dans la liste des chauffeurs habilités classe 7 intervenant pour le compte de la société de transport principale. Cette liste datait du 1^{er} juillet 2024.

Par ailleurs, le plan de gestion d'urgence de AAA référencé AAA-RAP-143 mentionne que :

- la société de transport doit communiquer la liste des transporteurs travaillant pour elle (dernière mise à jour) et que celle-ci doit indiquer leur numéro de téléphone ;
- l'identité de chaque nouveau transporteur et son référencement dans la liste du commissionnaire est vérifiée par AAA. Pour ce qui concerne l'expédition inspectée, cette vérification n'a pas été faite.

Demande II.12 : veiller au respect de vos procédures notamment en vérifiant l'identité de chaque conducteur et son référencement dans la liste du transporteur principal ; veiller à disposer d'une liste de conducteurs à jour.

Rapport annuel du CST

L'article 5 de l'arrêté en référence [6] stipule que :

- « 5.1. Le rapport annuel mentionné au 1.8.3.3 est basé sur une ou plusieurs visites dans l'entreprise du conseiller à la sécurité désigné ou d'un mandataire lui-même titulaire d'un certificat de conseiller à la sécurité comprend un résumé des actions menées par le conseiller à la sécurité, conformément aux tâches reprises au 1.8.3.3 et des propositions qu'il a faites pour l'amélioration de la sécurité ainsi qu'un résumé des accidents survenus ayant donné lieu à un rapport au titre du 1.8.3.6. Le conseiller à la sécurité exerce ses fonctions sous la responsabilité du chef d'entreprise qui est tenu de lui communiquer l'ensemble des informations nécessaires à la rédaction du rapport annuel conformément au 1.8.3.3 (...) »
- 5.4. Le rapport annuel est élaboré conformément à l'appendice IV. 4 du présent arrêté, en respectant au minimum les rubriques et tableaux de cet appendice ;
- 5.5. Le rapport annuel est conservé par l'entreprise pendant cinq ans, et est disponible à partir du 31 mars de l'année suivant celle concernée par le rapport ».

Un projet de rapport de 2024 portant sur l'exercice 2023 a été transmis aux inspecteurs en amont de l'inspection. Ni les interlocuteurs de AAA, ni le CST présent le jour de l'inspection n'ont pas été en capacité de pouvoir présenter le rapport finalisé.

Demande II.13 : transmettre à la division de Lyon de l'ASN les deux derniers rapports du CST portant respectivement sur les années 2022 et 2023 ; mettre en place une organisation vous permettant d'avoir accès au rapport annuel du CST.

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

Protocoles de sécurité

Les représentants de AAA ont indiqué aux inspecteurs que les cahiers des charges entre AAA et les deux sociétés de transport étaient en cours de mise à jour. Par ailleurs, la procédure AAA-PRF-010



prévoit en effet qu'un radiamètre soit tenu à disposition des conducteurs pour effectuer les mesures à chaque départ et les reporter dans la lettre de voiture.

Observation III.1 : les inspecteurs encouragent la finalisation de la mise à jour du cahier des charges et considèrent que la mesure de l'intensité de rayonnement autour du véhicule, à la charge du conducteur, pourra utilement figurer dans ce document.

Surveillance des prestataires

La procédure AAA-PRF-010 mentionne des audits de « commissionnaires » tous les 3 ans. AAA entend par commissionnaire les deux sociétés de transport principales avec lesquelles elle a établi un contrat de prestation pour le transport de ses produits radiopharmaceutiques. L'audit d'une des deux sociétés est programmé, l'autre pas.

Observation III.2 : les inspecteurs encouragent AAA à mener ces audits conformément à sa procédure.

*

* *

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 mis en ligne sur le site Internet de l'ASN (www.asn.fr). Le courrier d'accompagnement comportant les demandes mentionnant des informations sensibles ne sera pas publié.

Je vous prie d'agréer, monsieur le directeur général, l'assurance de ma considération distinguée.

L'adjoint à la chef de la division de Lyon de l'ASN,

Signé par

Laurent ALBERT