

Unité départementale des Bouches-du-Rhône
16 rue Zattara CS 70248
CS 70248
13331 Marseille Cedex 3

Marseille, le 18/05/2026

Rapport de l'Inspection des installations classées

Visite d'inspection du 16/12/2025

Contexte et constats

Publié sur **GÉORISQUES**

STOGAZ

Quartier du beausset
Plaine des Talans
13700 Marignane

Références : LG-JS-D-2026-0033
Code AIOT : 0006400627

1) Contexte

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 16/12/2025 dans l'établissement STOGAZ implanté Quartier du BEAUSSET Plaines Talan - CD9 13700 Marignane. Cette partie « Contexte et constats » est publiée sur le site internet Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr/>).

Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :

- STOGAZ
- Quartier du BEAUSSET Plaines Talan - CD9 13700 Marignane
- Code AIOT : 0006400627
- Régime : Autorisation
- Statut Seveso : Seveso seuil haut
- IED : Non

La Société STOGAZ exploite depuis 1962 un centre d'emplissage de bouteilles de gaz à usage domestique sur le territoire de la commune de Marignane ainsi que des installations de chargement/déchargement de camions citernes. À cet effet, le site comporte 3 réservoirs sous talus et 2 halls de conditionnement des bouteilles de gaz.

L'approvisionnement se fait maintenant uniquement par camions gros porteurs. Les opérations de chargement (réservoir vers camions) sont réalisées via une piste pour tout type de porteur. Les petits porteurs (en « libre-service » avec présence chauffeur et pompiste) servent à livrer dans un périmètre de chalandise autour des dépôts de citernes privées.

Une trentaine de personnes sont employées sur le site.

Thèmes de l'inspection :

- SGS

2) Constats

2-1) Introduction

Le respect de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement relève de la responsabilité de l'exploitant. Le contrôle des prescriptions réalisé ne se veut pas exhaustif, mais centré sur les principaux enjeux recensés et à ce titre, ne constitue pas un examen de conformité de l'administration à l'ensemble des dispositions qui sont applicables à l'exploitant. Les constats relevés par l'Inspection des installations classées portent sur les installations dans leur état au moment du contrôle.

A chaque point de contrôle est associée une fiche de constat qui comprend notamment les informations suivantes :

- le nom donné au point de contrôle ;
- la référence réglementaire de la prescription contrôlée ;
- si le point de contrôle est la suite d'un contrôle antérieur, les suites retenues lors de la précédente visite ;
- la prescription contrôlée ;
- à l'issue du contrôle :
 - ◆ le constat établi par l'Inspection des installations classées ;
 - ◆ les observations éventuelles ;
 - ◆ le type de suites proposées (voir ci-dessous) ;
 - ◆ le cas échéant la proposition de suites de l'Inspection des installations classées à Monsieur le Préfet ; il peut par exemple s'agir d'une lettre de suite préfectorale, d'une mise en demeure, d'une sanction, d'une levée de suspension, ...

Il existe trois types de suites :

- « Faits sans suite administrative » ;
- « Faits avec suites administratives » : les non-conformités relevées conduisent à proposer à Monsieur le Préfet, des suites graduées et proportionnées avec :
 - ◆ soit la demande de justificatifs et/ou d'actions correctives à l'exploitant (afin de se conformer à la prescription) ;
 - ◆ soit conformément aux articles L. 171-7 et L. 171-8 du code de l'environnement des

suites (mise en demeure) ou des sanctions administratives ;

- « Faits concluant à une prescription inadaptée ou obsolète » : dans ce cas, une analyse approfondie sera menée a posteriori du contrôle puis éventuellement une modification de la rédaction de la prescription par voie d'arrêté préfectoral pourra être proposée.

2-2) Bilan synthétique des fiches de constats

Les fiches de constats disponibles en partie 2-4 fournissent les informations de façon exhaustive pour chaque point de contrôle. Leur synthèse est la suivante :

Les fiches de constats suivantes ne font pas l'objet de propositions de suites administratives :

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Autre information
1	Procédure de chargement / déchargement	Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article 8 et annexe I	Sans objet
2	Procédure de contrôle des camions citernes et chauffeurs	Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article 8 et annexe I	Sans objet
3	Formation des conducteurs	Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article 8 et annexe I	Sans objet

2-3) Ce qu'il faut retenir des fiches de constats

L'inspection avait pour objectif de comprendre l'organisation mise en place sur le site afin de s'assurer que les chargements / déchargements étaient réalisés dans le respect des règles de sécurité. L'inspection n'a pas noté de non conformité relative aux procédures. Celles-ci permettent de gérer les contrôles réalisés avant l'entrée sur le site sur les camions et les chauffeurs, les opérations de chargement / déchargement et les formations dispensées aux chauffeurs.

2-4) Fiches de constats

N° 1 : Procédure de chargement / déchargement

Référence réglementaire : Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article 8 et annexe I
Thème(s) : Risques accidentels, SGS – item 3 : Maitrise des procédés
Prescription contrôlée : <u>Article 8 de l'arrêté ministériel du 26 mai 2014 :</u> L'exploitant met en place dans l'établissement un système de gestion de la sécurité applicable à toutes les installations susceptibles de générer des accidents majeurs en application de l'article L. 515-40 du code de l'environnement. Le système de gestion de la sécurité est conforme aux dispositions mentionnées en annexe I au présent arrêté. L'exploitant met en œuvre les procédures et actions prévues par le système de gestion de la sécurité, conformément à l'article R. 515-99 du code de l'environnement.

L'exploitant tient à la disposition de l'inspection des installations classées les différents documents mentionnés à l'annexe I du présent arrêté.

Annexe I de l'arrêté ministériel du 26 mai 2014 :

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Le système de gestion est proportionné aux risques, aux activités industrielles et à la complexité de l'organisation dans l'établissement et repose sur l'évaluation des risques. Il intègre la partie du système de gestion général incluant la structure organisationnelle, les responsabilités, les pratiques, les procédures, les procédés et les ressources qui permettent de déterminer et de mettre en œuvre la politique de prévention des accidents majeurs.

Le système de gestion de la sécurité précise, par des dispositions spécifiques, les situations ou aspects suivants de l'activité :

[...]

3. Maîtrise des procédés, maîtrise d'exploitation

Des procédures et des instructions sont mises en œuvre pour permettre la maîtrise des procédés et l'exploitation des installations en sécurité. Les phases de mise à l'arrêt et de démarrage des installations, d'arrêt, de même que les opérations d'entretien et de maintenance, même sous-traitées, font l'objet de telles procédures.

Les informations disponibles sur les meilleures pratiques sont prises en compte afin de réduire le risque de défaillance du système. [...]

Constats :

L'instruction INS 092 "Déchargement et chargement d'un camion vrac" est rédigée au niveau du groupe, elle peut ensuite être déclinée sur un site afin d'intégrer des spécificités locales. Cette instruction liste les contrôles à réaliser avant le déchargement ou le chargement d'un camion vrac ainsi que les opérations à exécuter lors du chargement ou déchargement.

Sur le site de Marignane, il a été choisi de mettre en place une consigne particulière, notamment afin de prendre en compte la présence de la voie ferrée située juste devant le portail d'entrée.

La consigne particulière de transfert de GPL MRG CP 1120 du 12/12/2025 a été présentée. Elle liste les opérations à réaliser lors d'un chargement / déchargement ainsi que le responsable de l'action (chauffeur, pompiste Stogaz, accueil Stogaz). Cette consigne prend en compte les actions à réaliser dès lors que le chauffeur se présente à l'entrée du site jusqu'à la fin du chargement / déchargement. Elle contient des photos pour présenter les équipements de sécurité.

A son arrivée, le chauffeur se gare en sécurité à l'extérieur du site et vérifie en particulier l'état d'échauffement.

Il se présente ensuite à l'accueil du site qui vérifie les documents de transport, la date de validité du dernier contrôle chauffeur et camion via un logiciel de suivi. Si tous les documents sont conformes, la personne de l'accueil appelle le pompiste pour s'assurer que la prise en charge de la citerne est possible (disponibilité au niveau du poste et creux suffisant dans le stockage).

Une fois qu'il a l'autorisation, le chauffeur se rend au poste de chargement / déchargement. La

consigne détaille l'ensemble des opérations.

Dans le cas d'un déchargement

Le chauffeur est responsable des actions en lien avec les équipements du camion, par exemple : arrêt du véhicule, mise en place de cale, ouverture du clapet de fond de la citerne. Seul un contrôle par badge est effectué pour autoriser l'entrée sur le site dans le cadre d'un déchargement (vérification plus approfondie menée lors du chargement sur un autre site). Le pompiste est chargé de toutes les autres opérations, par exemple : connexion du système CISC et de la mise à la terre, ouverture des vannes du site.

La consigne précise les actions à réaliser au niveau de l'îlot 1 et celles au niveau de l'îlot 3 (disposant de plus d'automatisme). En séance, l'exploitant indique que cet îlot est préférentiellement utilisé pour les déchargements afin de laisser l'îlot 1 libre pour les chargements.

Au niveau de l'îlot 1, la consigne indique que le pompiste appuie sur le bouton arrêt et que le compresseur s'arrête automatiquement. La consigne ne précise pas comment le pompiste détecte qu'il n'y a plus de liquide. Sur le terrain, le pompiste indique qu'un témoin visuel présent au niveau du poste permet d'identifier s'il y a encore du liquide (voyant lumineux relié à une sonde). De plus, un manomètre à l'arrière du camion permet de connaître la pression qui devient nulle lorsque le déchargement est terminé. Le pompiste lance ensuite l'équilibrage des pressions. La consigne ne précise pas sur quel critère le pompiste arrête cette opération (temporisation ou pression d'après l'exploitant en salle).

Au niveau de l'îlot 3, les actions sont réalisées de manière automatique. Une sonde détecte la fin du liquide et enclenche l'arrêt du compresseur ainsi que la fermeture des vannes puis l'équilibrage des pressions avec une temporisation de 4 minutes.

L'exploitant indique que dans le cas du butane, il n'y a pas de reprise de gaz car les pressions en fin de déchargement sont faibles (de l'ordre de 2 bar) et la reprise des gaz engendrent des difficultés pour le remplissage de la citerne.

A l'issue du déchargement, le pompiste s'occupe des équipements appartenant au site (fermeture des vannes, rangement des bras, purge des circuits par exemple). Le chauffeur est chargé des équipements de son camion (fermeture du clapet en fond de citerne par exemple).

Dans le cas d'un chargement

Le camion commence par réaliser une pesée à l'entrée du site. A ce niveau, le contrôle des plaques du camion ainsi que le contrôle du badge du chauffeur permettent de s'assurer que le camion et le chauffeur sont autorisés sur le site. Les chargements s'effectuent uniquement à l'îlot 1 et directement par le chauffeur après avoir été habilité par Stogaz. Si ce n'est pas le cas, c'est un pompiste du site qui effectue le chargement. Les actions sont identiques à celles d'un déchargement au niveau de l'îlot 3 automatisé.

A l'issue du chargement, le chauffeur est en charge de l'ensemble des actions (fermeture des vannes du site, fermeture du clapet de fond citerne, purge des circuits, déconnexion des bras par exemple).

Avant de sortir du site, le camion repasse par la pesée.

Discussion avec un conducteur et un pompiste :

Lors de la visite de site, un conducteur et un pompiste ont été interrogés. Le conducteur a confirmé la procédure d'accueil et notamment la vérification de son dossier (conducteur et camion) au niveau de l'accueil, l'obligation de porter les EPI dès cette étape. Il a également

indiqué que la personne de l'accueil appelle ensuite le pompiste pour savoir si le camion peut entrer sur le site. Le pompiste et le conducteur ont confirmé la répartition des actions à réaliser avant, pendant et après le déchargement. Le pompiste montre la présence d'un voyant lumineux lui permettant de connaître la fin de déchargement en cas d'utilisation de l'îlot 1.

Type de suites proposées : Sans suite

N° 2 : Procédure de contrôle des camions citernes et chauffeurs

Référence réglementaire : Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article 8 et annexe I

Thème(s) : Risques accidentels, SGS – item 3 : Maitrise des procédés

Prescription contrôlée :

Article 8 de l'arrêté ministériel du 26 mai 2014 :

L'exploitant met en place dans l'établissement un système de gestion de la sécurité applicable à toutes les installations susceptibles de générer des accidents majeurs en application de l'article L. 515-40 du code de l'environnement. Le système de gestion de la sécurité est conforme aux dispositions mentionnées en annexe I au présent arrêté.

L'exploitant met en œuvre les procédures et actions prévues par le système de gestion de la sécurité, conformément à l'article R. 515-99 du code de l'environnement.

L'exploitant tient à la disposition de l'inspection des installations classées les différents documents mentionnés à l'annexe I du présent arrêté.

Annexe I de l'arrêté ministériel du 26 mai 2014 :

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Le système de gestion est proportionné aux risques, aux activités industrielles et à la complexité de l'organisation dans l'établissement et repose sur l'évaluation des risques. Il intègre la partie du système de gestion général incluant la structure organisationnelle, les responsabilités, les pratiques, les procédures, les procédés et les ressources qui permettent de déterminer et de mettre en œuvre la politique de prévention des accidents majeurs.

Le système de gestion de la sécurité précise, par des dispositions spécifiques, les situations ou aspects suivants de l'activité :

[...]

3. Maîtrise des procédés, maîtrise d'exploitation

Des procédures et des instructions sont mises en œuvre pour permettre la maîtrise des procédés et l'exploitation des installations en sécurité. Les phases de mise à l'arrêt et de démarrage des installations, d'arrêt, de même que les opérations d'entretien et de maintenance, même sous-traitées, font l'objet de telles procédures.

Les informations disponibles sur les meilleures pratiques sont prises en compte afin de réduire le risque de défaillance du système. [...]

Constats :

Comme indiqué au point de contrôle 1, lors de l'arrivée du chauffeur, la personne à l'accueil s'assure que les contrôles du camion et du chauffeur sont à jour.

La gestion des contrôles conducteurs, wagons, camions de GPL en vrac et conditionnée est décrite dans la procédure PMS 023 du 01/10/2021. Ce document est rédigé par le niveau national

de Stogaz et s'applique à tous les sites.

La procédure renvoie vers l'instruction INS 092 décrite au point de contrôle précédent ainsi que vers des modes opératoires concernant notamment le contrôle des camions au chargement, déchargement ainsi que celui des conducteurs.

A noter que les camions appartiennent aux transporteurs et non à Stogaz.

Contrôle des camions

Chaque camion fait l'objet d'un contrôle initial puis un nouveau contrôle doit être réalisé au bout de 6 mois. La fiche MOD2026 doit être utilisée pour réaliser ces contrôles. Un système informatique permet de bloquer les camions si l'échéance est atteinte.

L'instruction MOD2026 a été présentée. Elle liste l'ensemble des points devant être vérifiés.

Dans un premier temps, on retrouve les documents réglementaires par exemple la date du certificat d'agrément du porteur, la date du dernier contrôle périodique de la citerne ainsi que la date des épreuves hydrauliques. Ces informations sont également renseignées dans le logiciel de suivi avec les échéances associées afin de bloquer un camion qui ne sera pas conforme. Le système informatique est propre à chaque écosystème de sites. Le suivi des échéances est donc valable pour l'ensemble des sites dépendants du site principal. Par exemple, le site de Marignane gère également deux dépôts soumis à déclaration et fonctionnant en libre service. Les véhicules peuvent être contrôlés sur n'importe lequel des sites, l'autorisation est ensuite valable sur l'ensemble des sites gérés par le site de Marignane.

Dans un deuxième temps, l'instruction liste les points à vérifier sur la citerne comme la présence des témoins d'échauffement des essieux, la présence de cale, les étiquettes de dangers et panneau triangle, le bon état général apparent. A noter que dans cette partie, des vérifications spécifiques aux citernes équipées de soupape ou roulant au GNL sont présentes. Ce type de véhicule n'est pas admis sur le site de Marignane.

Enfin, l'instruction liste les vérifications à réaliser avant le chargement à savoir vérifier l'absence de fuite visible sur un organe d'isolement, la pression à l'intérieur de la citerne supérieure à 1 bar, la présence d'une prise sonde LARCO ou de raccord CISC.

Contrôle des conducteurs

Le contrôle des conducteurs est réalisé lors du premier accès sur le site à l'aide de l'instruction MOD2227.

Cette instruction permet, notamment lors du premier accès, de vérifier entre autre les dates de validité du permis de conduire, l'attestation de formation réglementaire ADR ainsi que la qualification France gaz liquides. Ces données sont renseignées dans le logiciel de suivi et le conducteur est bloqué à l'entrée du site si l'une d'entre elles est échue.

L'instruction liste les équipements obligatoires pour pouvoir entrer sur le site (vêtement couvrant anti statique, chaussure de sécurité par exemple). Ces éléments sont vérifiés à chaque entrée sur le site. Les EPI doivent être portés dès que le conducteur se présente à l'accueil.

Réalisation des contrôles

Le contrôle du conducteur est réalisé par l'agent d'accueil qui appelle ensuite le pompiste du site pour réaliser le contrôle du camion. Dans certains cas, le responsable HSE ou le responsable

d'exploitation peuvent réaliser le contrôle.

De plus, des contrôles inopinés sont réalisés. La procédure prévoit une fréquence minimale d'un contrôle par mois, par type de véhicules et de conducteurs par entité du groupe.

Enfin, le conseiller au transport peut réaliser des audits de manière inopinée afin de s'assurer de la bonne déclinaison locale des consignes nationales.

Non conformité

La procédure prévoit un logigramme permettant de prendre une décision en cas de non conformité relevée lors d'un contrôle.

Lorsqu'il est jugé qu'il n'y a pas de risque, le chargement / déchargement est possible. La dérogation doit être accordée par le chef de centre. Dans tous les cas, une fiche de non-conformité est transmise au service support et une information est réalisée auprès du transporteur. Lorsque le camion revient sur le site, un contrôle systématique du point non conforme est réalisé avant acceptation sur le site.

Déclinaison au site de Marignane

Le site de Marignane a mis en place 2 tableaux de synthèse :

- le tableau MRG CP 1717 du 06/03/2025 relatif aux contrôles des camions : ce tableau identifie pour chaque type de véhicule, la fréquence de contrôle, l'instruction associée (MOD 2026 a minima + d'autres instructions en fonction du type de camion), la méthode d'enregistrement et d'archivage des résultats des contrôles.
- Un tableau de synthèse relatif aux contrôles des conducteurs. Ce tableau reprend l'ensemble des éléments construisant le parcours d'accueil des conducteurs dont la vidéo d'accueil avec son quizz, le règlement sécurité, le protocole d'accueil (MOD2151), le contrôle des conducteurs (MOD 2227), et l'habilitation pour les conducteurs pouvant réaliser le chargement des petits porteurs (MOD2510).

Cas d'un chargement

Lors de l'inspection, un chargement d'un petit porteur a été réalisé le jour même. L'enregistrement du dernier contrôle du camion (MOD2026) a été présenté. Il date du 12/12/2025 et respecte donc bien la périodicité de 6 mois. Tous les points de contrôles applicables sont identifiés comme conformes, l'ensemble des dates correspondant aux documents réglementaires sont renseignées et valides jusqu'en 2026. Le document conclut « validation pour la durée prévue dans la procédure ». Il est signé par la personne Stogaz qui a réalisé le contrôle et par le conducteur.

Cas d'un déchargement

L'enregistrement de l'instruction MOD 2137 relative aux contrôles du véhicule ayant réalisé un déchargement le jour de l'inspection (choisi par sondage) a été présenté. Il date du 16/12/25, l'ensemble des points vérifiés sont conformes. Le document a été signé.

A noter que dans le cas d'un véhicule au déchargement, il n'y a pas de contrôle des dates de certificats d'agrément ou d'épreuve d'étanchéité car l'exploitant considère que ces informations ont été vérifiées par le site ayant réalisé le chargement de la citerne.

Demande à formuler à l'exploitant à la suite du constat : Des contrôles par sondage de la validité des certificats d'agrément et d'épreuve hydraulique des citernes pourraient être réalisés afin de s'assurer que les véhicules sont conformes indépendamment des contrôles devant être réalisés sur le site emplisseur.
Type de suites proposées : Sans suite

N° 3 : Formation des conducteurs

Référence réglementaire : Arrêté Ministériel du 26/05/2014, article 8 et annexe I
Thème(s) : Risques accidentels, SGS – Item 1 : Formation des entreprises extérieures
Prescription contrôlée : <u>Annexe I de l'arrêté ministériel du 26 mai 2014 :</u> SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ Le système de gestion est proportionné aux risques, aux activités industrielles et à la complexité de l'organisation dans l'établissement et repose sur l'évaluation des risques. Il intègre la partie du système de gestion général incluant la structure organisationnelle, les responsabilités, les pratiques, les procédures, les procédés et les ressources qui permettent de déterminer et de mettre en œuvre la politique de prévention des accidents majeurs. Le système de gestion de la sécurité précise, par des dispositions spécifiques, les situations ou aspects suivants de l'activité : 1. Organisation, formation [...] Les besoins en matière de formation des personnels associés à la prévention des accidents majeurs sont identifiés. L'organisation de la formation ainsi que la définition et l'adéquation du contenu de cette formation sont explicitées. Le personnel des entreprises extérieures travaillant sur le site mais susceptible d'être impliqué dans la prévention et le traitement d'un accident majeur est identifié. Les modalités d'interface avec ce personnel sont explicitées. [...] <u>Article 6-1 de l'arrêté préfectoral n°96-55/175-1994 A du 11 octobre 1996 :</u> 6-1 Formation et information du personnel L'exploitant organisera pour les agents appelés à intervenir dans l'établissement : - des séances de formation spécifiques aux manipulations et à la conduite des appareils, engins, véhicules... ; - des séances d'information relatives aux risques encourus dans cet établissement et aux mesures de protections associées, notamment à l'égard des risques d'explosion et d'incendie ; [...] L'exploitant rédigera les consignes d'exploitation en situation normale et accidentelle, en collaboration avec le service qualité de l'établissement. Ces consignes seront diffusées au personnel concerné, qui sera apte à les appliquer.
Constats : <u>Accueil sécurité</u>

Lors de la première visite, le conducteur doit suivre l'accueil sécurité sous forme de vidéo et répondre à un questionnaire. Le questionnaire été présenté en séance, il aborde différents thèmes dont le risque de projection de GPL, les EPI, la conduite à suivre en cas d'alarme. Les réponses aux questionnaires font l'objet d'un débriefing et les points de rassemblement du site sont présentés.

Protocole de sécurité simplifié vrac

Le protocole de sécurité simplifié vrac est ensuite présenté et signé par le conducteur. Le document présente le plan du site, un rappel simplifié des contrôles à réaliser, les pictogrammes des risques associés au GPL, la conduite à tenir en cas d'alarme (immobiliser le véhicule, circuit électrique ouvert, rejoindre un point de rassemblement, se conformer aux consignes du personnel), les actions à réaliser en cas d'alerte (appliquer les consignes affichées, fermer les vannes) ou en cas de fuite (actionner l'arrêt urgence).

Le protocole simplifié est réactualisé et signé annuellement avec tous les conducteurs.

Cas d'un déchargement

Le dossier du conducteur ayant réalisé un déchargement de gros porteur le jour de l'inspection (choisi par sondage) a été présenté en séance. Le dossier comprend :

- le protocole de sécurité simplifié vrac : daté du 02/09/2025 et signé par le conducteur
- le règlement général de sécurité : remis le 02/09/2025 et signé par le conducteur
- le quizz d'accueil de sécurité : daté du 02/09/2025 et signé par le conducteur
- l'enregistrement de l'instruction MOD 2227 correspondant au dernier contrôle du conducteur en date du 02/09/2025. Tout est conforme, les dates réglementaires sont notées et valides. Le document conclut à l'admission du conducteur. Il est signé par le contrôleur et le conducteur.

Cas d'un chargement PP

En séance, l'exploitant précise que pour ce type d'opération, le chauffeur doit être habilité. Le jour de l'inspection, seuls 3 chauffeurs disposaient de cette habilitation.

Le dossier du conducteur ayant réalisé le chargement du petit porteur le jour de l'inspection a été présenté en séance. Le dossier comprend :

- le questionnaire de contrôle de connaissance du conducteur : les questions portent notamment sur la sécurité, la conduite en cas de fuite / d'alarme / surcharge. L'ensemble des réponses sont conformes et le résultat est indiqué comme satisfaisant. Ce conducteur est habilité sur le site de Marignane jusqu'au 17/11/2026. Le document est signé par le responsable du site et le conducteur.
- l'enregistrement de l'instruction MOD 2227 correspondant au dernier contrôle du conducteur en date du 14/11/2025. Tout est conforme, les dates réglementaires sont notées et valides. Le document conclut à l'admission du conducteur. Il est signé par le contrôleur et le conducteur.
- le règlement général de sécurité : remis le 14/11/2025 et signé par le conducteur
- le protocole de sécurité simplifié vrac : daté du 14/11/2025 et signé par le conducteur
- le quizz d'accueil de sécurité : daté du 14/11/2025 et signé par le conducteur

Discussion avec un conducteur et un pompiste :

Lors de la visite de site, un conducteur et un pompiste ont été interrogés. Ils ont indiqué que s'ils détectent une fuite, ils tapent sur l'arrêt d'urgence. Ils ont pu indiquer où ils étaient situés. Dans le cas d'une fuite détectée par un détecteur flamme ou gaz, le site se met en sécurité automatiquement. Dans les 2 cas, la mise en sécurité est réalisée notamment via le système CISC

et la fermeture de vannes du site ainsi que l'arrosage du poste. Le chauffeur doit de rendre au point de rassemblement. Le dispositif homme mort est présent, il a d'ailleurs sonné durant l'échange.

Type de suites proposées : Sans suite