Sujet élaboré par le centre interdépartemental de gestion de la grande couronne,
le centre interdépartemental de gestion de la petite couronne
et le centre départemental de gestion de Seine-et-Marne

EXAMEN PROFESSIONNEL D'AVANCEMENT DE GRADE D'ADJOINT TECHNIQUE PRINCIPAL DE 2ème CLASSE

SESSION 2018

ÉPREUVE DE QUESTIONS

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Une épreuve écrite à caractère professionnel, portant sur la spécialité choisie par le candidat lors de son inscription. Cette épreuve consiste, à partir de documents succincts remis au candidat, en trois à cinq questions appelant des réponses brèves ou sous forme de tableaux et destinées à vérifier les connaissances et aptitudes techniques du candidat.

Durée : 1 heure 30
Coefficient : 2

SPÉCIALITÉ : CONDUITE DE VÉHICULES

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- L'utilisation d'une calculatrice de fonctionnement autonome et sans imprimante est autorisée.
- Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce dossier de 15 pages est un support de travail. Par conséquent toutes vos réponses devront figurer sur ce dossier que vous agraferez dans votre copie.

Il appartient au candidat de vérifier que le sujet comprend le nombre de pages indiqué.
S'il est incomplet, en avertir le surveillant.

Liste des documents :

Document 1 : « Antipollution : la norme Euro 6 » - Jean-Luc Moreau - *auto moto* - 6 avril 2017 - 3 pages

Document 2 : « Quel permis pour quelle catégorie de véhicules ? » - *servicepublic.fr* - 7 novembre 2016 - 3 pages

Document 3 : «L'éco-conduite : 8 gestes simples pour une conduite économique et responsable » - *attitude-prevention.fr* - 1er juin 2017 - 1 page

Document 4 : « La mise en œuvre des règles d'hygiène et de sécurité en 10 questions » - Sophie Soykurt - *La Gazette des communes* - 4 mai 2015 - 2 pages.

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

- Vous répondrez directement sur le sujet aux questions à l'aide des documents et de vos connaissances et dans l'ordre qui vous convient.
- Les réponses peuvent se présenter sous forme de phrases rédigées, de tableaux, de graphiques, de schémas…

Question 1 (5 points)

A partir du document 1,

a/ Quels sont les polluants que la norme Euro 6 cherche à bannir ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

b/ Quels sont les trois systèmes de post-traitement des gaz d'échappement ? Vous expliquerez le principe de fonctionnement de chacun.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

c/ Quelle est la limite de la réduction catalytique sélective ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Question 2 (4 points)

A partir du document 2,

a/ Avec un permis B uniquement, quels véhicules peut-on conduire ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

b/ Quelles sont les conditions pour conduire un véhicule 3 roues dont la puissance maximale est de 15 kw ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

c/ Pour chaque proposition, entourez la bonne réponse. Un permis D permet-il de conduire :

- un cyclomoteur inférieur à 50 cm^3 ? oui - non
- un car de 49 places ? oui - non
- un véhicule poids lourd ? oui - non

d/ Quelles sont les conditions d'obtention d'un permis B ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Question 3 (5 points)

A partir du document 3,

a/ Quels sont les huit principes à appliquer pour une conduite économique ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

b/ Donnez la définition de la conduite économique.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

c/ Quels sont les avantages de l'éco-conduite ? Vous expliquerez votre réponse.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

d/ Citez deux incidences négatives à l'augmentation de la vitesse.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Question 4 (6 points)

A partir du document 4,

a/ Quelle est la durée de la formation préalable à la prise de fonction des conseillers de prévention ?

.....
.....
.....
.....

b/ Un élu peut-il être désigné assistant de prévention ? Expliquez votre réponse.

.....
.....
.....
.....

c/ Quels agents peuvent proposer des mesures pour améliorer la prévention des risques ?

.....
.....
.....
.....

d/ Citez deux missions communes aux assistants et aux conseillers de prévention.

.....
.....
.....
.....

e/ Quel texte réglementaire rend obligatoire la formation des assistants et des conseillers de prévention ?

.....
.....
.....
.....

DOCUMENT 1

ANTIPOLUTION : LA NORME Euro 6

Publié le 22 mars 2015 - Mis à jour le 6 avril 2017 - Par Jean-Luc Moreau - auto moto

Des normes d'émissions Diesel toujours plus sévères

➔ Après les particules, le challenge du moteur Diesel est d'abaisser les émissions en oxydes d'azote (NOx) au niveau de l'essence

DIESEL	NT	TT	CO (mg/km)	NOx (mg/km)	HC + NOx (mg/km)	PARTICULES en masse (mg/km)	PARTICULES en nombre(2) (#/km)
Euro1	01/1993	01/1994	2720	s.o.	970	140	s.o.
Euro2	01/1996	01/1997	1000	s.o.	DI : 900 IDI : 700	DI : 100 IDI : 80	s.o.
Euro3	01/2000	01/2001	640	500	560	50	s.o.
Euro4	01/2005	01/2006	500	250	300	25	s.o.
Euro5a	09/2009	01/2011	500	180	230	5.0	s.o.
Euro5b	09/2011	01/2013	500	180	230	4.5(1)	6. 10^{11}
Euro6b et 6c	09/2014	09/2015	500	80	170	4.5(1)	6. 10^{11}

DI : injection directe IDI : injection indirecte (moteur à « préchambre ») s.o. : sans objet
(1) : limite associée à l'utilisation de la méthode de mesure améliorée
(2) : introduction d'une nouvelle méthode de mesure

Le diesel aussi propre que l'essence : c'est la promesse de la norme antipollution actuellement en vigueur. Vrai ou faux ? Auto Moto a mené l'enquête.

Entrée en vigueur le 1er septembre 2014 pour les véhicules nouvellement homologués et applicable à tous les véhicules neufs à partir du 1er septembre 2015, la norme antipollution Euro 6 prétend mettre essence et diesel sur un pied d'égalité. Comme les précédentes normes (voir tableaux en photos ci-dessus), elle vise notamment quatre polluants : le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures imbrûlés (HC), les oxydes d'azote (NOx) et les particules (PM), les deux derniers restant les plus problématiques pour le système de dépollution des motorisations modernes, qu'elles carburent au gazole ou au sans-plomb.

Le cas des particules

Avec la norme Euro 6, les nouveaux moteurs à essence se retrouvent dans le collimateur. La chasse au CO2 a, en effet, incité les constructeurs à augmenter leur rendement pour en abaisser les consommations. Pour y parvenir, ils ont souvent opté pour un fonctionnement en mélange pauvre (excès d'air par rapport à la masse de carburant). Malheureusement, ce procédé engendre une augmentation significative des émissions d'oxyde d'azote et de particules. Ces moteurs à injection

directe d'essence rejettent, à présent, davantage de particules que les diesels dotés de filtre chargés de les annihiler !

Or, l'actuelle norme Euro 6 autorise ces moteurs « essence » à émettre dix fois plus de particules (en nombre) que les diesels. Il faudra attendre le prochain volet de la norme, en 2017, pour que tout le monde soit enfin sur un pied d'égalité. Dans l'intervalle, les moteurs « essence » à injection directe devront adopter, à leur tour, un filtre à particules. Son coût sera toutefois moins élevé que celui des diesels. On l'estime à 70 € pour un moteur de 1.5 litre de cylindrée et jusqu'à 110 € pour un 3 litres.

Le cas des NOx

Si, pour les diesels, le problème des particules est réglé depuis l'apparition de la norme Euro 5 en 2011, subsiste celui des NOx. Or, ce n'est désormais plus un secret : leurs émissions réelles sont nettement supérieures aux valeurs normalisées, obtenues lors du cycle d'homologation. La limite légale était jusqu'ici de 180 mg/km, mais toutes les études montrent qu'en pratique, les niveaux sont supérieurs à 500 mg/km, voire 1 000 mg/km pour certains moteurs.

La norme Euro 6 imposant aux nouveaux diesels une division par trois des émissions d'oxyde d'azote, on espère que cette incohérence appartient au passé. Seul problème : cette baisse drastique est rendue possible par l'adoption d'un système de post-traitement des gaz d'échappement. Or, toutes les technologies n'ont pas la même efficacité. Il en existe trois.

Le "piège à NOx"

Il s'apparente à un catalyseur classique et fonctionne un peu comme un filtre à particules. En ordre de marche normale du moteur diesel, donc en mélange pauvre, le "NOx trap" piège chimiquement les oxydes d'azote. Une fois "saturé", le calculateur déclenche une phase de fonctionnement en mélange riche (excès de carburant) pendant quelques secondes pour purger le filtre et convertir les NOx en gaz inoffensif. Séduisante par son faible coût, cette solution comporte, hélas, certains défauts.

En premier lieu, le rendement du piège à NOx n'est pas parfait. Une partie des oxydes d'azote émis parviennent à lui échapper. Et ces "fuites" s'avèrent proportionnelles à la puissance et à la cylindrée du moteur. Autre faiblesse : comme tout catalyseur, le piège à NOx ne fonctionne à plein rendement que dans une certaine plage de température. Il est donc peu efficace en ville et sur autoroute. Enfin, la durée de vie d'un tel système est limitée. La réglementation impose une durabilité de 160 000 km, bien difficile à atteindre en usage réel. Au fil du temps, les oxydes de soufre et les suies émis par la combustion du carburant finissent par nuire sérieusement à l'efficacité du système. C'est pourtant la solution retenue par Renault, qui a choisi de s'en contenter, puisque sa gamme diesel se résume à des moteurs de faible cylindrée.

La réduction catalytique sélective (SCR)

Le principe de la réduction catalytique sélective consiste à ajouter un agent réducteur de NOx dans les gaz d'échappement. En l'occurrence de l'ammoniac (NH_3) qui, en présence d'oxygène (O_2), transforme les NOx en azote (N_2) et en eau (H_2O) inoffensifs. Pour éliminer le risque présenté par ce composé chimique, corrosif et toxique, ce dernier est remplacé par de l'urée : le fameux AdBlue qui sera transformé en ammoniac par le système de traitement lui-même.

Par rapport au piège à NOx, la SCR se révèle plus efficace sur une plus grande plage de fonctionnement. Mais elle nécessite une température d'échappement de 190 °C minimum. L'élimination des NOx n'est donc pas assurée à froid et peut s'avérer incomplète en usage urbain. Quand accélérations et décélérations alternent en permanence, le système a du mal à gérer l'injection d'AdBlue, sa transformation en ammoniac et sa réaction avec les oxydes d'azote. De fait, on constate alors une mauvaise élimination des NOx et... des rejets d'ammoniac à l'échappement. Et quand on mélange de l'ammoniac avec du NO2 et de la vapeur d'eau, on crée du nitrate d'ammonium qui se transforme ensuite en... particules ! Pour l'instant, les constructeurs ne s'en soucient guère, le NH3 n'étant pas un polluant réglementé.

La solution de PSA

Troisième solution : celle suggérée en exclusivité par le groupe PSA. Capable d'effectuer une régénération (combustion des particules emprisonnées) à une température plus faible grâce à un additif, le filtre à particules a pu être installé derrière le système de traitement des NOx sur la ligne d'échappement.

Cette solution permet une montée en température plus rapide du réducteur catalytique pour une dépollution plus efficace des NOx à froid et en ville. Les émissions d'ammoniac s'en trouvent également limitées. Autre bénéfice : ce post-traitement a autorisé les ingénieurs à accroître le rendement moteur. Cela se traduit par un gain de consommation de 2 à 4 % par rapport à un moteur HDi en conformité avec la norme Euro 5.

DOCUMENT 2

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Service-Public.fr
Le site officiel de l'administration française

Quel permis pour quelle catégorie de véhicules ?

Vérifié le 07 novembre 2016 - Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre), Ministère chargé de l'intérieur

La catégorie de permis de conduire qu'il est nécessaire de posséder dépend de la catégorie de véhicules que l'on souhaite conduire.

Type de véhicule		Permis nécessaire
2 roues scooters...	Cyclomoteur ne dépassant pas 50 cm^3, ou d'une puissance maximale de 4 kw et qui ne dépasse pas 45 km/h de vitesse	- Catégorie AM comportant la mention additionnelle 108 du permis -ou Brevet de sécurité routière (BSR), option "cyclo", -ou permis de conduire (n'importe quelle catégorie)
	Moto légère : motocyclette avec ou sans side-car, d'une cylindrée maximale de 125 cm3 et d'une puissance de 11 kw maximum	- Permis A1 - ou permis A2 - ou permis A - ou Permis B obtenu depuis au moins 2 ans à condition d'avoir suivi une formation de 7 heures
	Moto (avec ou sans side-car), dont la puissance n'excède pas 35 kilowatts (47,5 ch) et dont le rapport puissance/poids n'excède pas 0,2 kw par kilogramme,	Permis A2
	Moto d'une autre cylindrée ou puissance (avec ou sans side-car)	Permis A La catégorie A peut s'obtenir par formation (7 heures) après 2 ans de détention de la catégorie A2
3 roues scooter	Tricycle dont la puissance est de 15 kw ou moins	- Permis A1 - ou permis A2 - ou permis A - ou Permis B obtenu depuis au moins 2 ans à condition d'avoir suivi une formation de 7 heures

Type de véhicule		Permis nécessaire
	Tricycle dont la puissance est supérieure à 15 kw	- Permis A : la catégorie A peut s'obtenir par formation (7 heures) après 2 ans de détention de la catégorie A2 - ou Permis B obtenu avant le 19 janvier 2013 à condition d'avoir suivi une formation de 7 heures
Quad lourd	Quadricycle lourd à moteur	-Permis B1 - ou Permis B
Voiture, véhicule utilitaire	Véhicule de 8 places maximum non compris le conducteur si le poids du véhicule n'excède pas 3,5 tonnes (attelé éventuellement d'une remorque de 750 kg maximum)	Permis B
	Véhicule de 8 places maximum non compris le conducteur attelé d'une remorque de plus de 750 kg et moins de 3,5 tonnes	Permis BE La somme des PTAC (véhicule+remorque) dépasse 4,25 tonnes.
	Voiture avec une remorque de + de 3,5 tonnes de PTAC	Permis C1E
Camion	Poids lourd de plus de 3,5 tonnes + remorque de 750 kg maximum	Permis C
	Poids lourd de plus de 3,5 tonnes + remorque de plus de 750 kg	Permis CE
	Poids lourd avec un PTAC compris entre 3,5 et 7,5 tonnes + remorque de 750 kg maxi	Permis C1
	Poids lourd avec PTAC entre 3,5 et 7,5 tonnes + remorque de plus de 750 kg	Permis C1E
Car,bus...	Véhicule de plus de 8 places non compris le conducteur	Permis D
	Véhicule de plus de 8 places non compris le conducteur + remorque supérieure à 750 kg	Permis DE
	Véhicule de 16 places maximum + conducteur, de 8 mètres de long maximum avec remorque de 750 kg maximum	Permis D1

Type de véhicule		Permis nécessaire
	Véhicule de 16 places maximum + conducteur, de 8 mètres de long maximum avec remorque de + 750 kg	Permis D1E
Tracteur	Véhicule ou appareil agricole ou forestier dont la vitesse n'excède pas 40 kilomètres par heure (ou un véhicule assimilé).	Permis B
	Véhicule ou appareil agricole ou forestier attaché à une exploitation agricole ou forestière	Pas de permis et 16 ans minimum **mais seulement durant les activités agricoles ou forestières**

Textes de référence

- Code de la route : articles R221-1 à D221-3 (https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?idSectionTA=LEGISCTA000032465124&cidTexte=LEGITEXT000006074228&dateTexte=20160614)
  Catégories de permis de conduire
- Arrêté du 20 avril 2012 fixant les conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025803494)
  Annexe 2 (équivalences entre catégories de permis anciennes et actuelles)

DOCUMENT 3

ATTITUDE PRÉVENTION
Donnons de l'assurance à la vie

01/06/2017

L'éco-conduite : 8 gestes simples pour une conduite économique et responsable

Améliorer sa sécurité et celle des autres en voiture ? Faire des économies de carburant ? Réduire son empreinte carbone ? L'éco-conduite vous aide à rouler mieux. Apprenez les bons réflexes !

L'éco-conduite, des avantages financiers,environnementaux et sécuritaires

L'éco-conduite favorise une conduite moins nerveuse, moins énergivore et moins polluante. Ensemble de comportements vertueux liés à la conduite et à l'état du véhicule, l'éco-conduite offre de nombreux avantages :

- Des **avantages financiers** : l'éco-conduite réduit la consommation de carburant de près de 15%[1] en moyenne, se traduisant par une économie de carburants et des pleins de carburants moins réguliers.
  L'éco-conduite permet aussi de diminuer les coûts d'entretien du véhicule, moins sollicité grâce à une conduite plus douce.
- Des **avantages environnementaux** : la voiture est souvent pointée du doigt pour son impact sur le réchauffement climatique. Or, l'éco-conduite diminue l'impact écologique du véhicule, grâce à des gestes simples : couper le moteur à l'arrêt, ne pas accélérer brutalement...
- Des **avantages sécuritaires** : prônant une conduite plus sereine, l'éco-conduite permet une meilleure anticipation de la circulation. Cette vigilance accrue augmente la sécurité de tous et participe à la réduction du nombre d'accidents sur les routes.

Les 8 règles d'or de l'éco-conduite

L'éco-conduite consiste avant tout à rouler en douceur. Pour devenir un éco-conducteur, voici les quelques règles clés :

1. **Entretenir régulièrement son véhicule** (pression des pneus, huile moteur, liquide de frein...) pour vous éviter une surconsommation de carburant, pouvant aller jusqu'à 25%[3]. Une pression des pneus de 1,5 bar au lieu de 2,5 bars entraîne par exemple une surconsommation de carburant de 6%
2. **Adopter une conduite souple** avec des démarrages en douceur, l'utilisation fréquente du frein moteur ou encore la limitation des accélérations inutiles. Une conduite nerveuse en ville peut être à l'origine d'une surconsommation de carburants de 40%[3].
3. **Couper votre moteur** pour tout arrêt supérieur à 30 secondes. Redémarrer le moteur est une meilleure source d'économie de carburant qu'un moteur allumé inutilement.
4. **Choisir le rapport de vitesse le plus adapté** à la situation (autoroute, montagne...). Les sur-régimes ou les sous-régimes usent davantage le moteur, sans compter une consommation accrue de carburant et une émission plus élevée de polluants.
5. **Réduire sa vitesse moyenne** de conduite permet des économies du carburant significatives. Sur autoroute, une diminution de 10% de sa vitesse permet d'économiser 10% de consommation de carburant.
6. **Retirer du véhicule toute affaire inutile** :100 kg supplémentaires représentent 5% de consommation de carburant en plus.
7. **Utiliser la climatisation avec modération** et limiter la différence de température à 5°C entre l'intérieur et l'extérieur du véhicule évitent une surconsommation de carburant supplémentaire, pouvant atteindre jusqu'à +20%.
8. **Fermer les vitres** diminue la résistance au vent et représente une économie de carburant jusqu'à 10%.

L'éco-conduite : une meilleure sécurité sur les routes

Meilleur entretien du véhicule, contrôle de la vitesse maximale, souplesse dans la conduite... sont autant de comportements liés à l'éco-conduite qui participent à la sécurité routière et à la baisse des accidents de la circulation.

Les éco-conducteurs anticipent mieux les dangers de la circulation, évitant ainsi des risques de collision.

S'il n'existe pas de chiffres officiels, une baisse moyenne de 10 à 15% des accidents est régulièrement citée.

DOCUMENT 4

La mise en œuvre des règles d'hygiène et de sécurité en 10 questions

Publié le 04/05/2015 • Par Sophie SOYKURT

Outre les agents chargés d'une fonction spécifique, les assistants et les conseillers de prévention participent à la mise en œuvre des règles d'hygiène et de sécurité au sein des collectivités locales.

1 – Qui sont les assistants et les conseillers de prévention ?

Les assistants et les conseillers de prévention ont succédé aux anciens « Acmo », les agents chargés de la mise en œuvre des règles d'hygiène et de sécurité au sein des collectivités territoriales et de leurs établissements publics.

Les assistants de prévention constituent le niveau de proximité du réseau des agents de prévention.

Les conseillers de prévention assurent quant à eux une mission de coordination. Ils sont institués lorsque l'importance des risques professionnels ou des effectifs le justifie. L'article 2 du décret du 10 juin 1985 relatif à l'hygiène et à la sécurité du travail ainsi qu'à la médecine professionnelle et préventive dans la FPT indique que les locaux, installations de service et les équipements des collectivités locales et de leurs établissements publics doivent être aménagés, réalisés et maintenus de manière à garantir la sécurité des agents et des usagers.

Les locaux doivent en outre être tenus dans un état constant de propreté et présenter les conditions d'hygiène et de sécurité nécessaires à la santé des personnes.

2 – Par qui sont-ils désignés ?

L'article 108-3 de la loi du 26 janvier 1984 indique que c'est l'autorité territoriale qui désigne les agents chargés d'assurer, sous sa responsabilité, la mise en œuvre des règles d'hygiène et de sécurité.

Les assistants et les conseillers de prévention sont donc désignés par l'autorité territoriale sous l'autorité de laquelle ils exercent leurs fonctions.

3 – Quelles sont leurs missions ?

Les missions des assistants et conseillers de prévention consistent à assister et conseiller l'autorité territoriale auprès de laquelle ils sont placés, dans la démarche d'évaluation des risques et dans la mise en place d'une politique de prévention des risques, ainsi que dans la mise en œuvre des règles de sécurité et d'hygiène au travail. Ainsi, l'article 4-1 du décret du 10 juin 1985 modifié en février 2012 indique qu'ils sont chargés :

- de prévenir les dangers susceptibles de compromettre la sécurité ou la santé des agents ;
- d'améliorer les méthodes et le milieu du travail en adaptant les conditions de travail en fonction de l'aptitude physique des agents ;
- de faire progresser la connaissance des problèmes de sécurité et des techniques propres à les résoudre ;
- de veiller à l'observation des prescriptions législatives et réglementaires prises en ces matières et à la bonne tenue du registre de santé et de sécurité au travail dans tous les services.

Dans le cadre de leurs missions, les assistants et conseillers de prévention proposent des mesures pratiques propres à améliorer la prévention des risques et participent, en collaboration avec les autres acteurs, à la sensibilisation, l'information et la formation des personnels.

En outre, les conseillers de prévention ou, à défaut, l'un des assistants de prévention, sont associés aux travaux du comité d'hygiène et de sécurité. Ils assistent de plein droit, avec voix consultative, aux réunions de ce comité, lorsque la situation de la collectivité auprès de laquelle ils sont placés est évoquée.

Enfin, ces agents reçoivent de l'autorité territoriale une lettre de cadrage qui définit les moyens mis à leur disposition pour l'exercice de leurs missions. Une copie est communiquée au comité d'hygiène et de sécurité, dans le champ duquel l'agent est placé.

4 – Qui sont les Agents chargés d'une fonction d'inspection (Acfi) ?

Les Acfi sont les agents chargés d'assurer une fonction d'inspection en matière de santé et de sécurité. Ils sont également désignés par l'autorité territoriale, après avis du comité d'hygiène et de sécurité (le cas échéant, du comité technique paritaire compétent). Par ailleurs, une convention peut être passée à cet effet avec le centre de gestion.

5 – Quelles sont leurs missions ?

Selon l'article 5 du décret du 10 juin 1985 modifié, les Acfi ont pour fonction de contrôler les conditions d'application des règles d'hygiène et de sécurité. Ils ont ainsi vocation à proposer à l'autorité territoriale compétente toute mesure qui leur paraît de nature à améliorer l'hygiène et la sécurité du travail et la prévention des risques professionnels.

Dans ce cadre, ils ont librement accès à tous les établissements, locaux et lieux de travail dépendant des services à inspecter et se font présenter les registres et documents imposés par la réglementation.

En cas d'urgence ils proposent à l'autorité territoriale les mesures immédiates qu'ils jugent nécessaires. L'autorité territoriale les informe des suites données à leurs propositions.

6 – Quelle formation pour les assistants et conseillers ?

L'article 4-2 du décret du 10 juin 1985 modifié prévoit qu'une formation en matière de santé et de sécurité leur soit dispensée préalablement à leur prise de fonctions. Ensuite, ils bénéficient d'une formation continue. Les assistants de prévention n'ayant pas suivi la formation préalable prévue par l'arrêté du 3 mai 2002 en vigueur auparavant et aujourd'hui abrogé, ainsi que les conseillers de prévention, reçoivent une formation préalable à leur prise de fonctions (cinq jours pour les premiers ; sept pour les seconds).

Pour les assistants de prévention, cette formation porte notamment sur l'acquisition des bases et repères nécessaires au premier exercice de la fonction et sur la capacité d'intervenir dans le cadre d'une démarche de prévention des risques professionnels. Pour les conseillers de prévention, cette formation porte sur l'acquisition d'une bonne compréhension du rôle et des missions et sur la capacité à animer une démarche de prévention des risques professionnels. De manière générale, la formation des assistants et des conseillers de prévention doit aussi faciliter le transfert des acquis en situation professionnelle, grâce à la définition, par chaque participant, d'un plan d'action opérationnel adapté à son contexte d'intervention.

S'agissant de la formation continue, sa durée est fixée à deux journées, l'année suivant leur prise de fonctions, puis à un module de formation au minimum les années suivantes. Elle a pour but de permettre aux intéressés de parfaire leurs compétences et d'actualiser leurs connaissances.

Qu'il s'agisse de formation initiale ou continue, leur contenu est fixé en annexe de l'arrêté du 29 janvier 2015. Ces formations peuvent être dispensées sous forme de cours, de travaux pratiques, d'études de cas ou de visites. Elles sont organisées par le CNFPT ou par tout autre organisme mentionné à l'article 23 de la loi n° 84-594 du 12 juillet 1984.

7 – Quelle est la formation suivie par les Acfi ?

Les Acfi bénéficient également d'une formation préalable à leur prise de fonctions (seize jours). Elle porte notamment sur l'acquisition des connaissances et savoir-faire nécessaires à l'exercice de leurs missions. Elle doit aussi faciliter le transfert des acquis de formation en situation professionnelle. Ses modalités d'organisation et de suivi sont identiques à celles prévues pour les assistants et les conseillers de prévention.

8 – Quelles sont les règles de mise à disposition ?

En outre, en vue de remédier à la pénurie d'agents volontaires chargés d'assurer la mise en œuvre des règles d'hygiène et de sécurité, les assistants et les conseillers de prévention peuvent être mis à disposition, pour tout ou partie de leur temps, par la commune, l'établissement public de coopération intercommunale dont est membre la commune ou le centre de gestion, dans les conditions prévues à l'article 108-3 de la loi du 26 janvier 1984. Cet article dispose que l'agent exerce alors sa mission sous la responsabilité de l'autorité territoriale auprès de laquelle il est mis à disposition.

9 – L'accord de la personne désignée est-il nécessaire ?

Une réponse ministérielle [1] a indiqué qu'en vertu des modifications apportées par la loi n° 2007-209 du 19 février 2007, l'accord préalable de la personne désignée alors comme « Acmo » n'était plus nécessaire.

En conséquence, la possibilité qui figurait dans une circulaire du 9 octobre 2001, en l'absence d'agents volontaires au titre d'Acmo, d'en confier les fonctions au directeur général des services ou au secrétaire de mairie, sans pour autant les désigner comme tels, n'a plus lieu d'être. Néanmoins, l'obtention de l'accord de l'agent permet de s'assurer une meilleure implication dans ses fonctions.

10 – Un élu peut-il être désigné ?

Une autre réponse ministérielle [2] a indiqué qu'il n'était pas possible qu'un élu puisse exercer les fonctions d'Acmo. En effet, une telle solution remettrait en cause le principe de la séparation entre l'autorité territoriale et ses agents, tel qu'il découle du décret du 10 juin 1985, puisqu'un tel agent, comme aujourd'hui l'assistant de prévention, est chargé de conseiller et d'assister l'autorité territoriale.

Références

- Loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale.
- Décret n° 85-603 du 10 juin 1985 relatif à l'hygiène et à la sécurité du travail ainsi qu'à la médecine professionnelle et préventive dans la fonction publique territoriale.
- Arrêté du 29 janvier 2015 relatif à la formation obligatoire des assistants de prévention, des conseillers de prévention et des agents chargés des fonctions d'inspection dans le domaine de la santé et de la sécurité.

A RETENIR

- Assistants et conseillers de prévention. Les assistants constituent le niveau de proximité du réseau des agents de prévention. Les conseillers de prévention assurent, quant à eux, une mission de coordination.
- Acfi. Ce sont les agents chargés d'assurer une fonction d'inspection en matière de santé et de sécurité.
- Formation. Les assistants et conseillers de prévention, comme les Acfi, bénéficient d'une formation préalable à leur prise de fonction.