

CONCOURS PROFESSIONNEL DE CHEF(FE) D'EQUIPE
D'EXPLOITATION PRINCIPAL(E) DES TPE – Session 2026

DIR CENTRE-EST – DIR MASSIF CENTRAL

ADMISSIBILITÉ

ÉPREUVE DE CAS CONCRET

(durée : 3h00 – Coefficient : 3)

JEUDI 2 AVRIL 2026

(13h30 à 16h30)

NOM	PRENOM	N°identification

AVERTISSEMENTS AUX CANDIDATS

- **Inscrivez votre numéro d'identification UNIQUEMENT aux emplacements prévus.**
- **Ne portez aucune mention** (nom de personne et/ou de lieu permettant de déterminer l'origine de la copie, signature, etc...) ou **signe distinctif** sur le sujet, sous peine d'exclusion par le jury.
Seuls les noms éventuellement cités dans le sujet pourront être utilisés par le candidat.
- S'il vous apparaît indispensable de recourir à des noms de personnes ou de lieu autres que ceux figurant dans l'énoncé, vous ne devez le faire qu'en utilisant une simple lettre pour les désigner (exemple : M. X... chef de centre, le village A...).
- Par ailleurs, il est **impératif de ne pas signer votre copie.**
- Vous devez rendre **votre composition agrafée** (uniquement les pages du sujet – pas de brouillon).
- Utilisez un stylo à bille bleu ou noir – L'écriture au crayon à papier ne sera pas corrigée

LE NON RESPECT DE CES CONSIGNES ENTRAÎNERA L'EXCLUSION DU CONCOURS.

**Concours professionnel
de chef(fe) d'équipe d'exploitation principal(e) des TPE**

Session 2026

N° d'inscription :

**Epreuve de cas concret
Durée 3 heures**

Le sujet comporte 9 pages A4 de texte, et 11 pages A4 d'annexes.

Il vous est demandé de répondre exclusivement sur le sujet, ou sur l'annexe lorsque l'énoncé le précise. NE PAS DEGRAFER LE SUJET.

Les 3 questions contenues dans ce sujet sont indépendantes et peuvent donc être traitées séparément.

L'usage de la calculatrice électronique est autorisé.

La présentation et l'orthographe seront prises en compte dans la correction de l'épreuve.

Il est rappelé aux candidats de ne faire figurer aucun nom ni aucune mention d'identité dans la rédaction de l'épreuve et sur les annexes à joindre.

Exercice 1 : 8 points

Pour la réalisation de cet exercice, le candidat devra s'appuyer sur les annexes mises à disposition. (**Annexes 1 à 9**)

Vous êtes le CEEP d'astreinte d'un CEI autoroutier, encadrant une équipe de 2 agents. Vous disposez chacun d'un véhicule équipé d'une signalisation réglementaire FLU.

Le CISGT/CIGT/PC vous appelle à 1h le samedi 20 décembre pour un accident de poids-lourd sur votre réseau au PR 21+600 sens 2 (section montante à 2 voies + VSVL (voie spéciale véhicules lents)).

Les conditions météo-routières sont pluvieuses mais la distance de visibilité est de plus de 400m (pas de zone d'ombre faisant obstacle à l'emploi des FLR).

Arrivé sur site à 1h30, vous constatez :

- Le SDIS déjà présent a posé son balisage et débute la prise en charge du conducteur blessé.
- Les forces de l'ordre sont en attente.
- Le poids-lourd est couché, à contre-sens, sur l'accotement et la VSVL – (**Annexe 1**).
- Pas de bouchon compte-tenu de l'heure, la circulation de dévoiement se fait sur la voie de gauche. Vos 2 agents vont arriver sur site d'un instant à l'autre.

1- Quelles mesures immédiates prenez-vous et indiquez sur quel schéma UR vous vous appuyez pour la mise en place du balisage ?

2- Quelle évolution de balisage prenez-vous à l'arrivée de vos deux agents d'astreinte ? (indiquer sur quel schéma UR vous vous appuyez pour la mise en place du balisage)

La prise en charge du conducteur blessé nécessitera du temps car il est bloqué dans sa cabine.

Arrivée des forces de l'ordre à 1h40. Le balisage est en place à compter de 2h00.

Arrivée du dépanneur poids-lourd à 2h30. Il indique que l'évacuation du semi-remorque nécessitera un relevage préalable par grue.

Cet accident est localisé dans le sens du trafic du matin (1800 véh/h) à partir de 6h00 car il dessert une grande métropole.

La signalisation de neutralisation de la VSVL+VD que vous avez mise en place avec votre équipe est en configuration allégée par FLU.

3- Comment envisagez-vous la gestion de la fin de l'accident et quelles adaptations mettez-vous en œuvre ? (indiquer sur quel schéma UR vous vous appuyez pour la mise en place du balisage)

Le chauffeur blessé est évacué à 3h20. Le relevage s'engage et le camion est relevé et réaligné, avec l'appui des forces de l'ordre pour une micro-coupure (10 minutes).

Départ des forces de l'ordre à 5h12. Évacuation du semi-remorque accidenté à 7h00, départ du SDIS. Le nettoyage des voies, l'évacuation des débris et glissières endommagées par le dépanneur et la DIR sont achevés à 09h00.

**4- Pouvez vous ré-ouvrir les voies à la circulation (justifier) ?
Dans la négative, quelles mesures prenez-vous ?**

L'entreprise titulaire du marché de réparation des glissières est disponible immédiatement.
Rendez-vous est pris au CEI à 09h30. Le chantier va durer de 10h à 12h.

5- Quelle vérification effectuez-vous avant l'intervention de réparation de l'entreprise ?

6- Que faites-vous sur le site avant le début du chantier ?

7- Quelles sont les opérations à prévoir en fin de chantier ?

Exercice 2 : 6,5 points

Votre chef de CEI vous a chargé d'organiser et de surveiller des travaux de purges de chaussées à réaliser sur votre réseau routier bidirectionnel, RN 67, entre les PR 0+000 à 8+434.

Ces travaux sont programmés durant la semaine du lundi 14 au vendredi 18 septembre 2026.

Ces travaux et l'exploitation seront mis en œuvre par une entreprise extérieure avec qui vous avez défini préalablement la localisation et les conditions de réalisation de ces purges (voir plan synoptique en **Annexe 10**) :

- Planning de la semaine :

- de jour : les lundi, mardi et mercredi de 8h00 à 17h30

- de nuit : le jeudi de 20h00 au vendredi à 6h00

- Mesures d'exploitation :

Les purges sont réalisées par demi-chaussée de la façon suivante :

- de jour : alternat manuel – longueur maximale 300 m entre chaque emprise de purge

- de nuit : alternat par feux – longueur maximale 500 m entre chaque emprise de purge

- Caractéristiques des purges :

Les dimensions des purges sont :

- sur la demi-chaussée : longueur : 40,00 m et largeur : 3,10 m

- sur toute la largeur de chaussée : longueur : 33,00 m et largeur 7,00 m

- épaisseur de toutes les purges : 6 cm

Les purges sont réalisées en enrobé à chaud de type BBSG 3 0/14.

Question n° 1 : Pour chaque jour et nuit, indiquer dans le tableau ci-après le nombre et type d'alternat à poser :

Période	Alternat par feux	Alternat manuel
LUNDI		
MARDI		
MERCREDI		
NUIT de jeudi à vendredi		

Question n° 2 : Pour chaque jour et nuit, calculer :

- la surface à raboter
- le tonnage des enrobés à chaud en BBSG à appliquer (densité 2,50)

Période	Surface à raboter en m ²	Enrobé en tonne
LUNDI		
MARDI		
MERCREDI		
NUIT de jeudi à vendredi		

Question n° 3 : A partir des éléments ci-dessus, compléter le détail estimatif – (**Annexe N°11, à rendre avec la copie**)

Exercice 3 : **5,5 points**

QCM / QRC

12 Questions à choix multiples (une ou plusieurs réponses possibles, entourez ou surlignez-la ou les bonnes réponses) : 3,5 pts

4 Questions à réponses courtes : 2 pts

1) Citez et expliquez trois principes fondamentaux que doit respecter un agent public (QRC):

2) Quelles sont les attitudes à adopter face à un usager agressif ?

- Répondre sur le même ton pour affirmer son autorité
- Garder son calme, écouter et essayer de désamorcer la situation
- Ignorer totalement la personne et continuer son travail
- Quitter les lieux si j'estime que ma sécurité est en jeu

3) Quelle loi encadre l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes en France ?

- La loi du 13 juillet 1983 sur les droits et obligations des fonctionnaires
- La loi du 4 août 2014 pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes
- La loi du 5 juillet 1996 sur la parité en entreprise
- La loi du 15 mars 2021 sur l'égalité salariale

4) Quelles obligations a un employeur public en matière de sécurité (QRC) ?

5) Quel équipement de protection est obligatoire pour travailler sur un chantier routier ?

- Lunettes de soleil
- Gilet (ou tenue) haute visibilité
- Casquette
- Casque anti bruit ou bouchons anti bruit

6) Quels sont les documents qui évaluent les risques professionnels dans une collectivité ?

- Le règlement intérieur
- Le DUERP
- Le plan de prévention
- Le code de la route

7) Quel est le temps de pause minimal obligatoire pour un agent travaillant 6 heures consécutives ?

- 10 minutes
- 20 minutes
- 30 minutes
- 45 minutes

8) Quel est le but de la réglementation du temps de travail ?

9) Les garanties minimales sont-elles identiques entre un chantier programmé et une intervention aléatoire ?

- Oui
- Non

10) Quelle est l'amplitude maximale de travail quotidienne selon les garanties minimales de l'ARTT ?

- 10h
- 12h
- 15h

11) Quel est le temps de repos quotidien minimum selon les garanties minimales de l'ARTT hors dérogations?

- 9h
- 11h
- 14h

12) Sur un chantier de signalisation avec surveillance d'une entreprise externe, quelle amplitude horaire maximale dérogatoire est autorisée ?

- 10h avec un repos minimum de 11h
- 12h avec un repos minimum de 11h
- 15h avec un repos minimum de 9h

13) En intervention aléatoire, à partir de quand est calculé le repos compensateur (QRC) ?

14) Quelle est la durée minimale du repos hebdomadaire ?

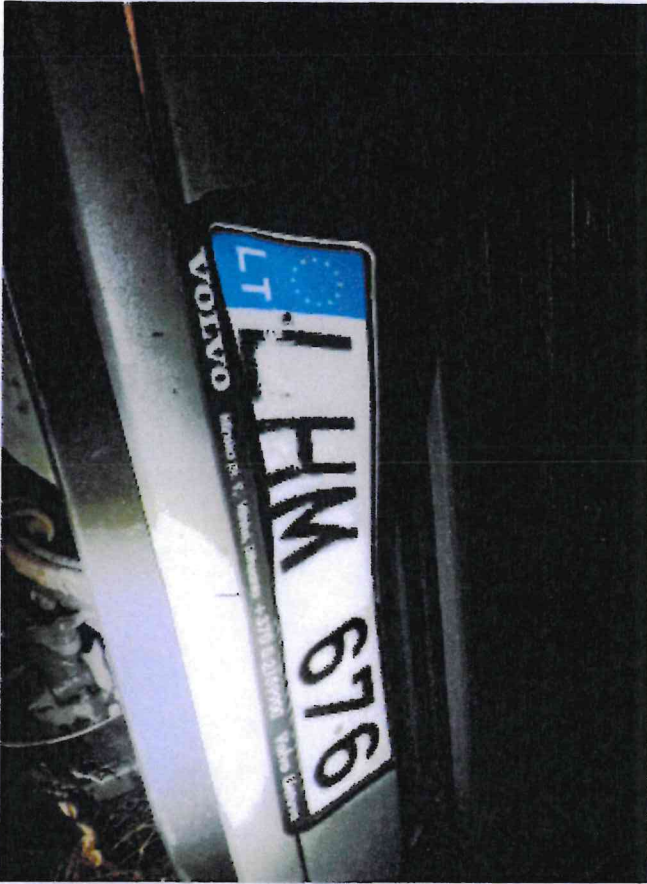
- 24h
- 35h
- 48h

15) Que signifie ISH ?

- Indemnité de service horaire
- Indemnité supplémentaire horaire
- Indemnité de sujétions horaires

16) En tant que chef d'équipe principal nouvellement nommé sur un CEI, vous devez effectuer un balisage, sur quel document national allez vous vous appuyer ?

- PEP
- Guides SETRA (ou manuels du chef de chantier)
- PEVH



Extraits du guide SETRA

Signalisation temporaire

Volume 8 - Intervention d'urgence sur routes à chaussées séparées

3 - Signalisation de nuit et/ou dans des conditions de visibilité réduite

De nuit et/ou dans des conditions de visibilité réduite, compte tenu des risques accrus tant pour les usagers que pour les personnels intervenants, la signalisation d'urgence doit être renforcée. Tous les panneaux doivent être équipés d'un film rétro-réfléchissant de classe 2. Le premier panneau de danger rencontré, s'il existe dans le schéma, est doté de trois feux de balisage et d'alerte synchronisés.

Pour une meilleure perception du biseau¹, le balisage réalisé par balises KS est renforcé par un minimum de trois feux de balisage et d'alerte pour la neutralisation d'une voie et cinq pour la neutralisation de deux voies.

La présence d'un éclairage permanent de la zone ne dispense pas des dispositions décrites ci-dessus.

4 - Niveaux de signalisation

Les trois niveaux de signalisation U0, U1 et U2 correspondent à un déploiement plus ou moins important de signalisation, en fonction notamment de la durée de l'intervention. Dans chaque niveau, différentes situations sont envisagées (neutralisation de la voie de droite, de gauche, etc.) pour chaque type de signalisation (signalisation « traditionnelle », signalisation lumineuse).

4.1 - Niveau U0

Le niveau U0 correspond à une signalisation minimale pour des interventions de très courte durée. L'agent ou les agents interviennent à pied en veillant à ce que les conditions d'intervention n'entraînent pas une aggravation du risque.

La décision d'intervenir avec une signalisation de niveau U0 doit être considérée au cas par cas par l'exploitant qui devra prendre en compte la visibilité, le trafic et la nature de la tâche à réaliser.

Ce niveau correspond, par exemple, au ramassage d'un objet léger et de taille raisonnable ou à une traversée de chaussée dans des conditions de bonne visibilité et pour un trafic présentant des intervalles suffisants.

4.2 - Niveau U1

Le niveau U1 correspond à une signalisation allégée qui peut être mise en œuvre rapidement (cf. IISR – 8^e partie [1] - article 130A-2a).

Cette signalisation allégée est constituée :

- soit d'une signalisation de position (dispositifs KS), complétée par une signalisation d'approche (véhicule porteur de signalisation disposé suffisamment en amont de l'événement à signaler et en dehors de la chaussée, ou panneaux du type AK14, AK30 (bouchon), AK31 (accident), KD10a ou, exceptionnellement, KD10b sur routes à chaussées séparées) ;
- soit d'une flèche lumineuse de rabattement ou flèche lumineuse d'urgence positionnée sur la ou les voies à neutraliser (cf. IISR – 8^e partie - article 133).

Compte-tenu de cet allègement, il faut rester particulièrement vigilant lors d'interventions dans ces conditions. La durée de la signalisation allégée doit être aussi réduite que possible, notamment en fonction de l'importance du danger pour les usagers et les intervenants, du trafic et de la visibilité.

La durée maximale de la signalisation allégée est de :

- deux heures quand elle est réalisée à l'aide de FLR/FLU ;
- quatre heures quand elle est réalisée avec une signalisation traditionnelle posée au sol, à condition toutefois de répéter la signalisation essentielle à gauche (AK14, KD10).

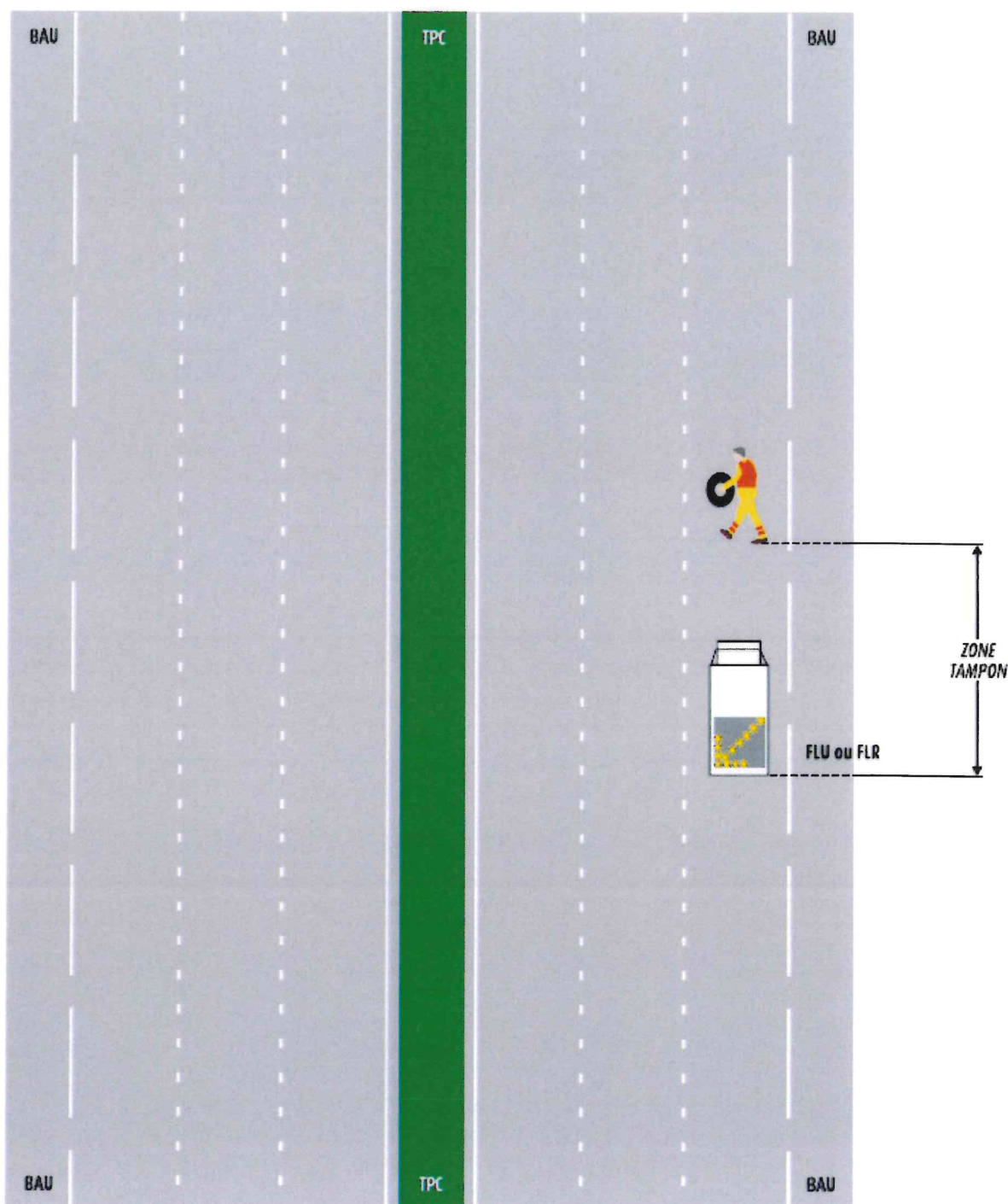
Au-delà, la signalisation allégée est complétée pour être analogue à celle d'un chantier fixe.

¹ Le vocabulaire utilisé est celui des caractéristiques autoroutières, reporter-vous au glossaire en fin de document pour la définition des termes employés.

Signalisation de niveau U0



Intervention sur la voie de droite - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



Remarques :

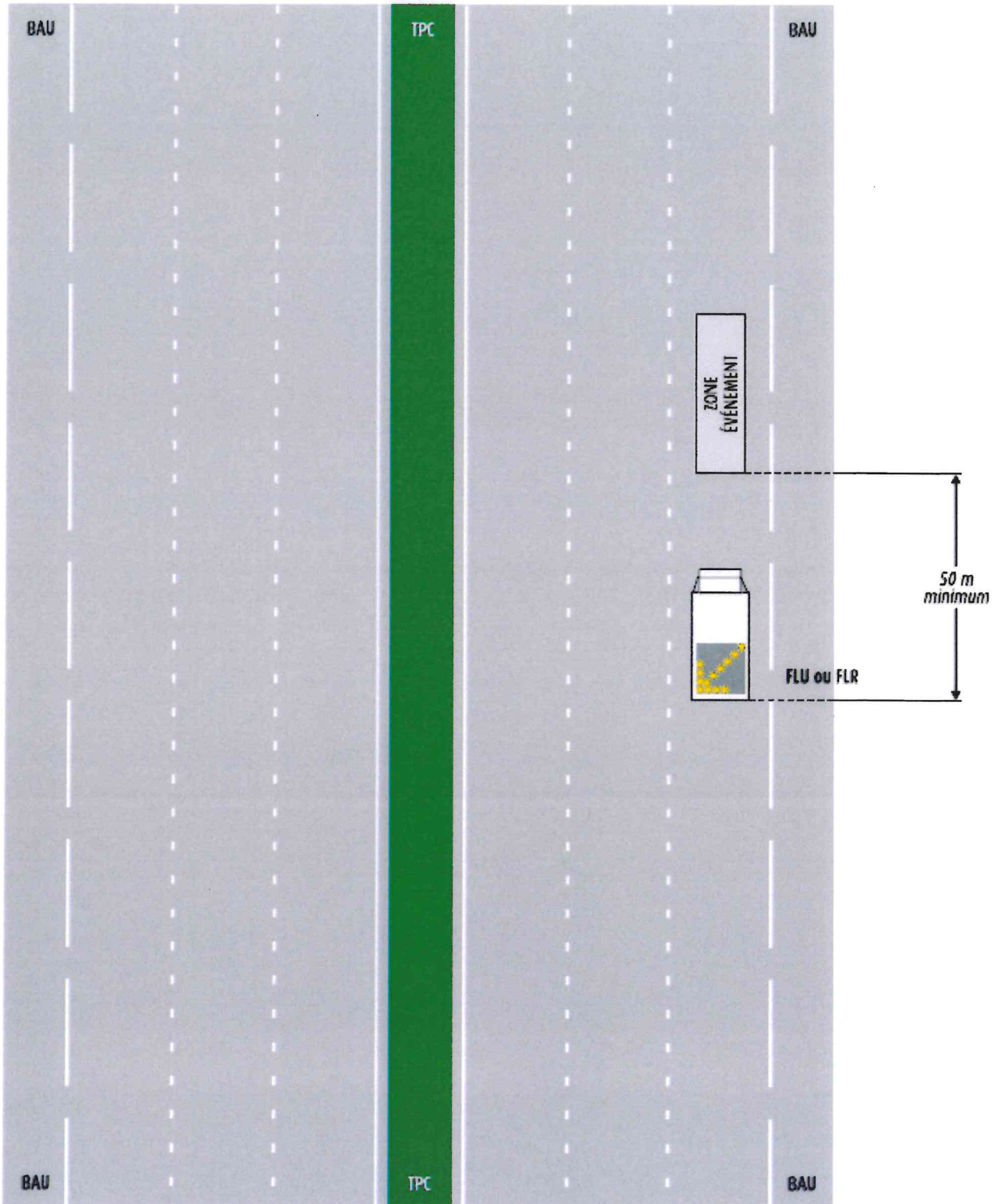
- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 300 m (vitesse limitée à 130 km/h) ou supérieure à 200 m (vitesse limitée à 110 km/h ou moins).
- Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

- Ce schéma est applicable à condition que le danger qui résulte de la présence de la FLU sur la voie soit inférieur au danger présent sur la zone événement.

Signalisation de niveau U1



Intervention sur la voie de droite - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



Remarques :

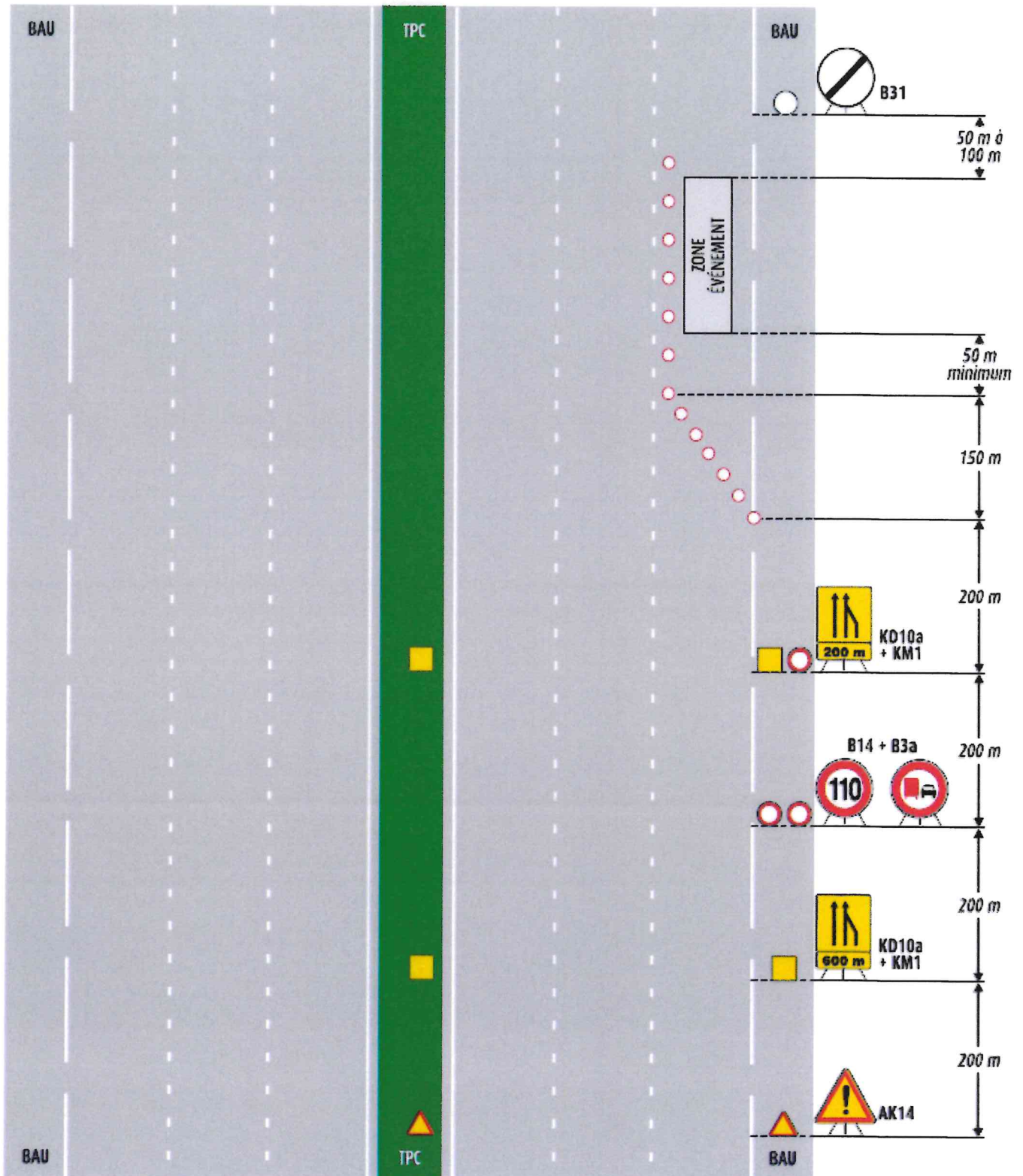
- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 300 m (vitesse limitée à 130 km/h) ou supérieure à 200 m (vitesse limitée à 110 km/h ou moins).

- Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a peut être mis en œuvre entre l'avant du véhicule FLU ou FLR et la fin de la zone de danger. Ce balisage est nécessaire si la distance entre la FLU ou FLR et la zone de danger est supérieure à 150 m.

Signalisation de niveau U2

UR370

Intervention sur la voie de droite - Route à 2 x 3 voies - Signalisation traditionnelle



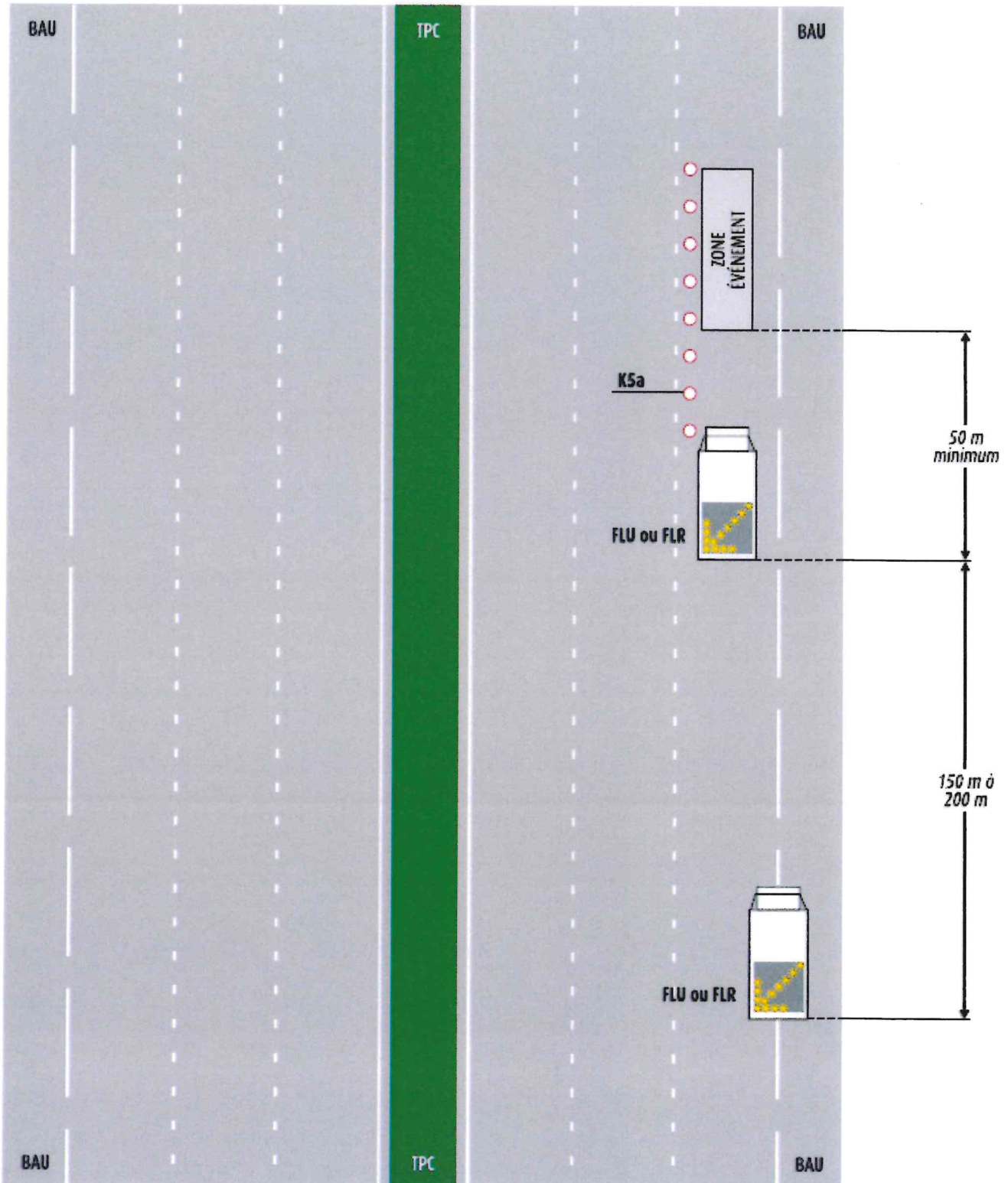
Remarque :

Le biseau et le balisage longitudinal sont décrits dans le schéma UR101.

Signalisation de niveau U2

UR380

Intervention sur la voie de droite - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



Remarques :

- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 400 m (vitesse limitée à 130 km/h), 300 m (vitesse limitée à 110 km/h) ou 200 m (vitesse limitée à 90 km/h ou moins). Les seuils de distance peuvent être réduits par la mise en place d'une signalisation d'approche (cf. page 14).

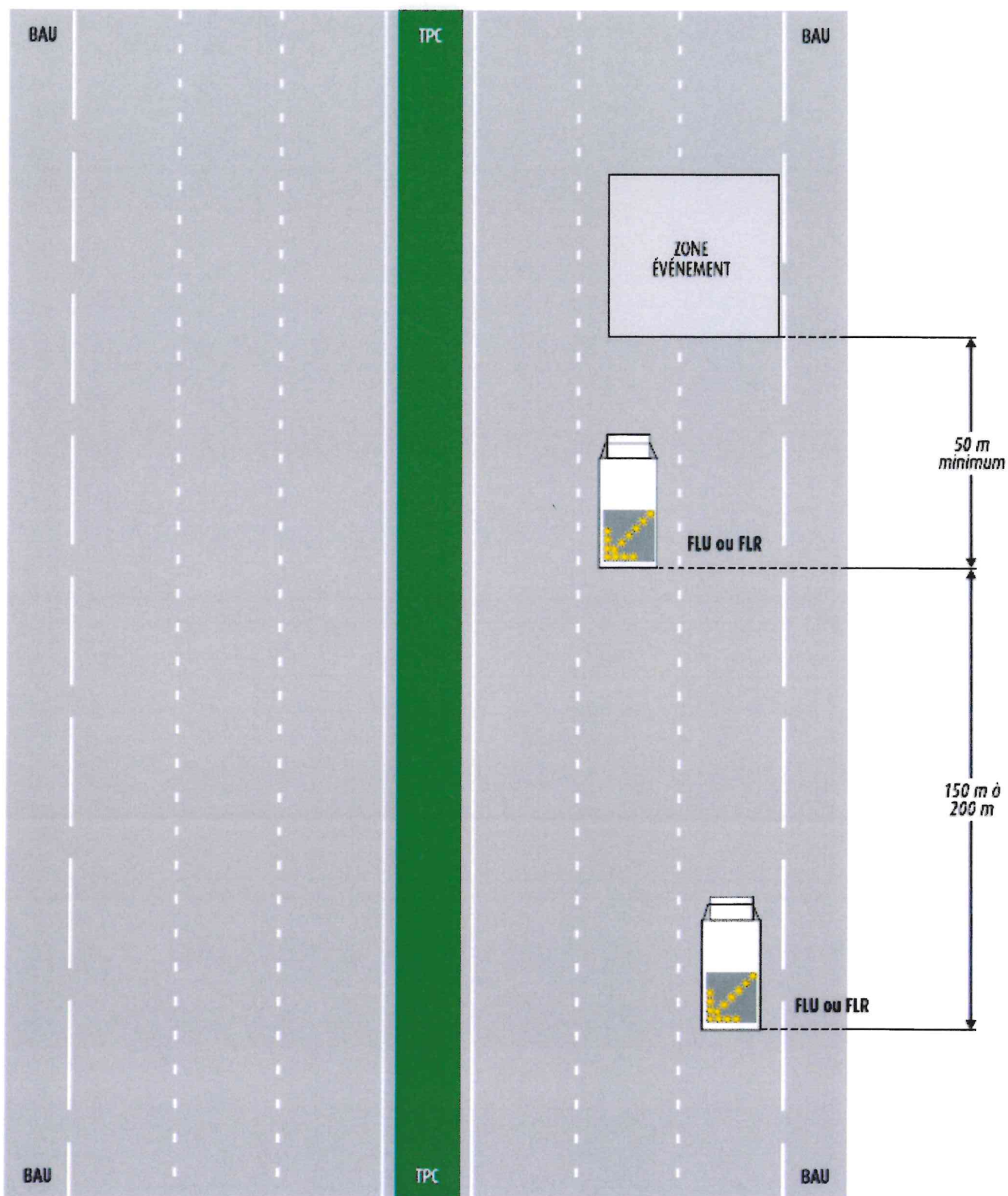
- Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a est nécessaire si la distance entre la FLU ou FLR de position et la zone de danger est supérieure à 150 m.

- Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif d'avertissement peut être une FLU ou une FLR. Si le dispositif de position est une FLR, le dispositif d'avertissement est nécessairement une FLR.

Signalisation de niveau U1



Intervention sur les deux voies de droite - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



Remarques :

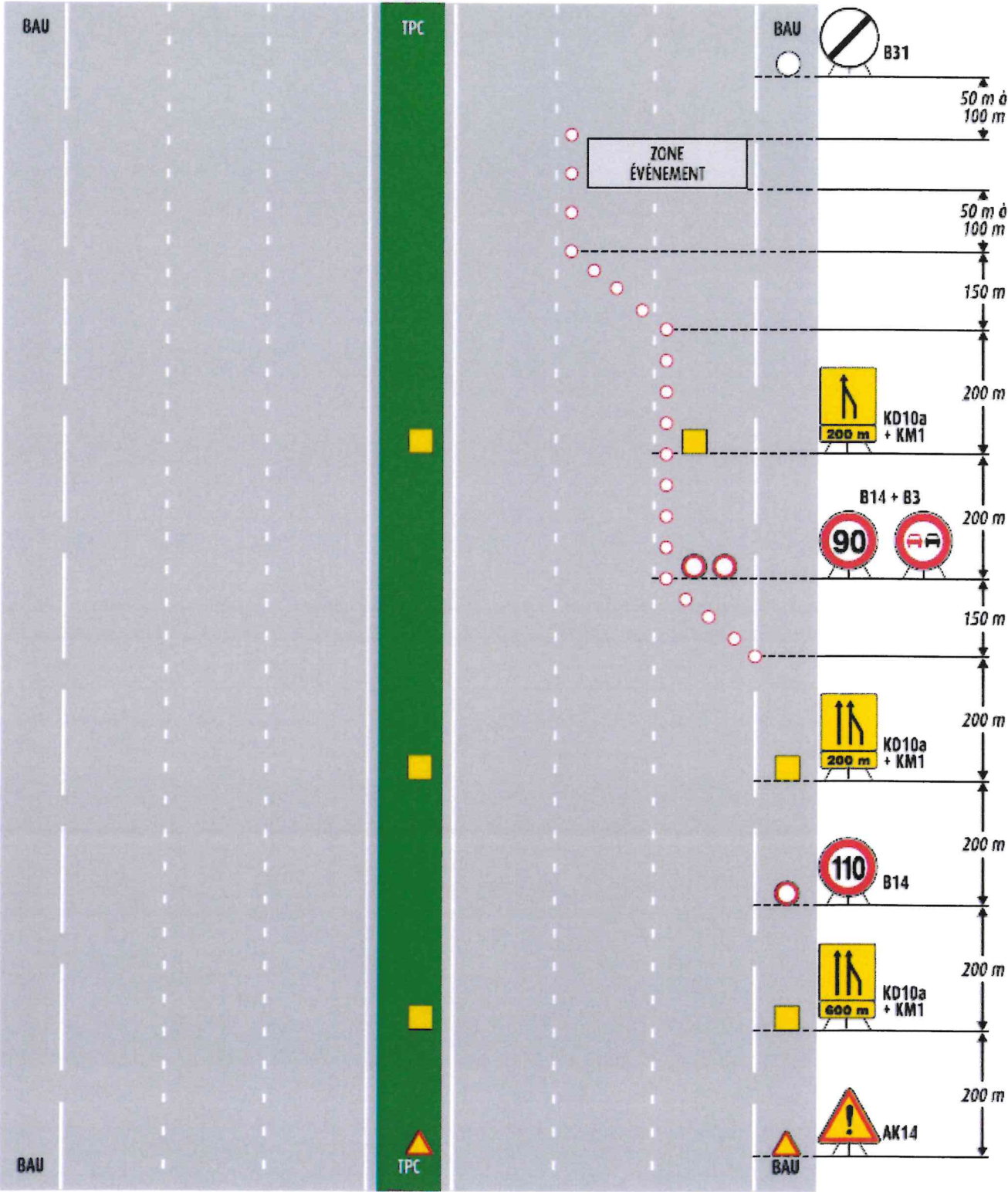
- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 300 m (vitesse limitée à 130 km/h) ou supérieure à 200 m (vitesse limitée à 110 km/h ou moins).
- Un balisage longitudinal par des dispositifs KSa peut être mis en œuvre entre l'avant du véhicule FLU ou FLR de position et la fin de la zone de danger. Ce balisage est nécessaire si la distance entre la FLU ou FLR et la zone de danger est supérieure à 150 m.

- Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif d'avertissement peut être une FLU ou une FLR. Si le dispositif de position est une FLR, le dispositif d'avertissement est nécessairement une FLR.



Signalisation de niveau U2

Intervention sur les deux voies de droite - Route à 2 x 3 voies - Signalisation traditionnelle



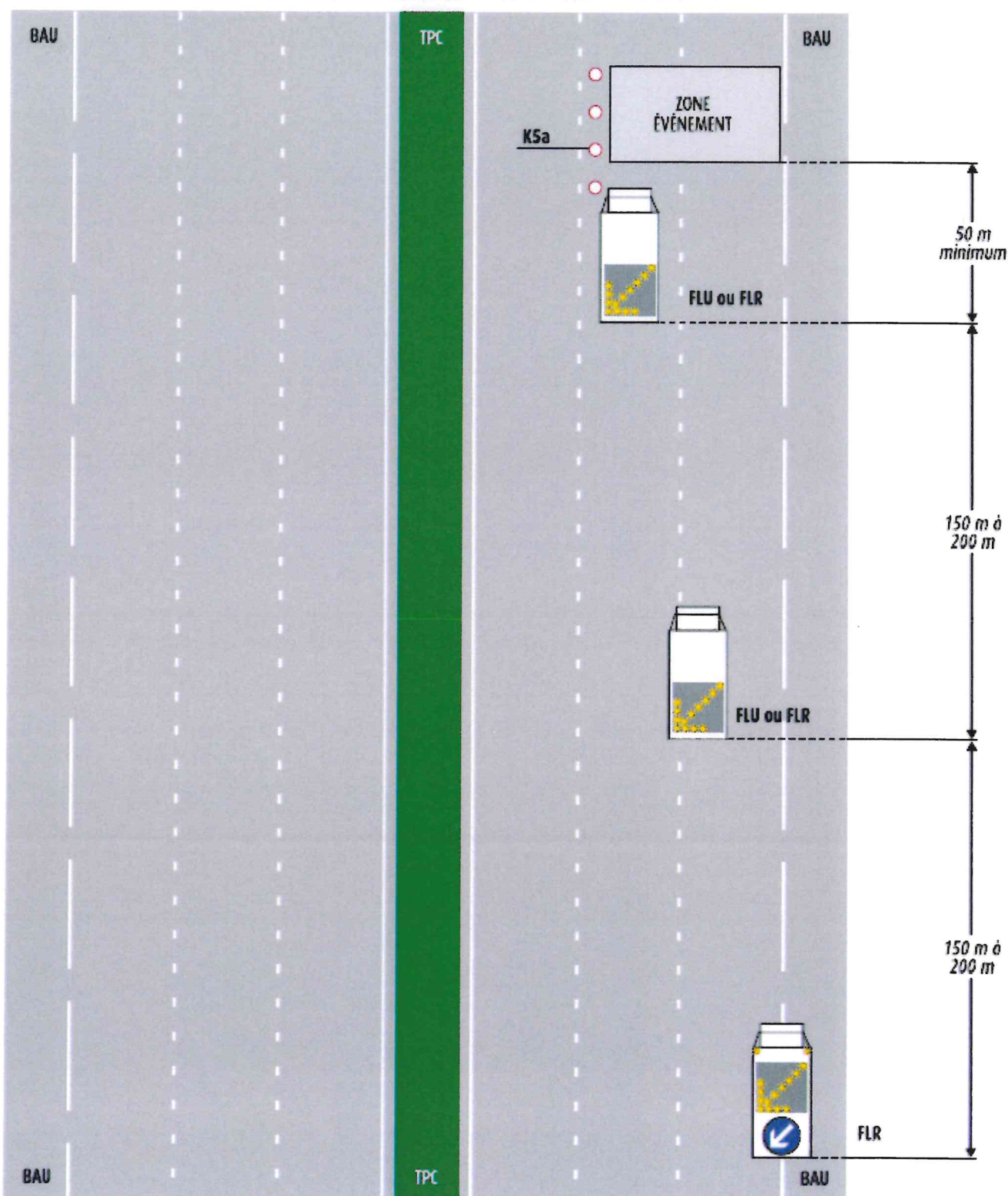
Remarque :

Le biseau et le balisage longitudinal sont décrits dans le schéma UR101.

Signalisation de niveau U2



Intervention sur les deux voies de droite - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



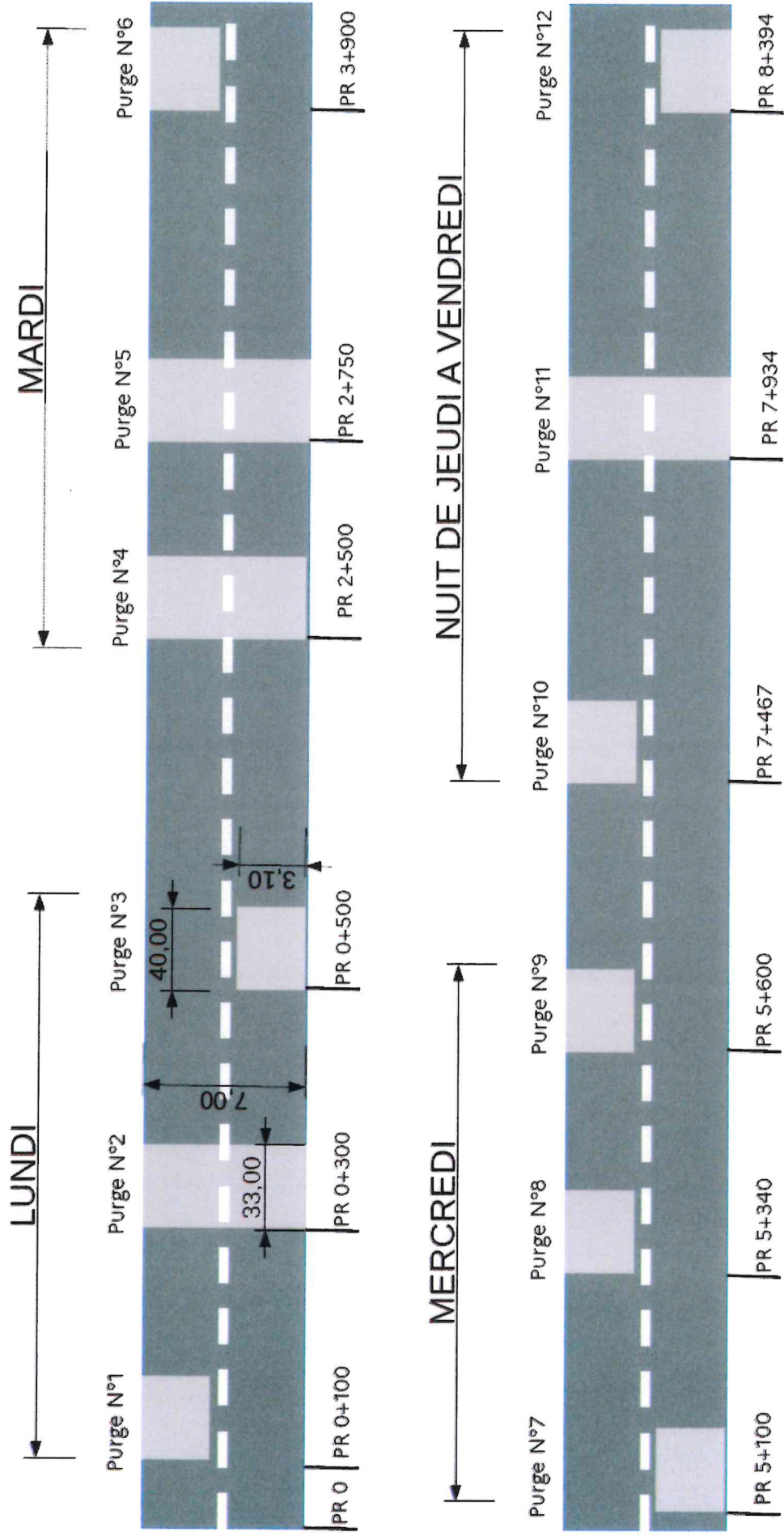
Remarques :

- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 400 m (vitesse limitée à 130 km/h), 300 m (vitesse limitée à 110 km/h) ou 200 m (vitesse limitée à 90km/h ou moins). Les seuils de distance peuvent être réduits par la mise en place d'une signalisation d'approche (cf. page 14).
- Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a est nécessaire si

la distance entre la FLU ou FLR de position et la zone de danger est supérieure à 150 m.

- Le dispositif d'avertissement est toujours une FLR. Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif intermédiaire peut être une FLU ou une FLR, si le dispositif de position est une FLR, le dispositif intermédiaire est une FLR.

Annexe 10 PLAN SYNOPTIQUE DES PURGES



N° d'inscription :

Annexe 11

Petits Travaux d'Entretien des Chaussées

DETAIL ESTIMATIF

RN 67 – Purges de chaussée

N° de prix	Désignation du prix	Unité	Quantité	Prix Unitaire	Montant HT
1	Installation de chantier				
1.2	Installation de chantier pour 1 durée de chantier entre 2 et 5 jours et nuits	F		5 110,00	
1.3	Installation de chantier pour 1 durée de chantier entre 6 et 10 jours et nuits	F		9 758,00	
2	Signalisation de chantier				
2.1	Signalisation de chantier sur bidirectionnelle de jour et de nuit	J		180,00	
2.2	Signalisation de chantier sur giratoire	J		275,00	
3	Régulation du trafic par alternat				
3.1	Alternat avec feux tricolores pour chantier de jour	J		209,00	
3.2	Alternat manuel avec 2 agents pour chantier de jour	J		677,00	
3.3	Alternat manuel avec 2 agents pour chantier de nuit entre 20h et 6 h	N		1 354,00	
3.4	Alternat avec feux tricolores pour chantier de nuit entre 20h et 6 h	N		980,00	
4	Rabotage de chaussée				
4.1	Rabotage sur une épaisseur totale comprise entre 0 et 6 cm	M ²		13,10	
4.2	Rabotage sur une épaisseur totale comprise entre 0 et 10 cm	M ²		15,10	
4.2	Plus-value aux prix n°4.1 et 4.2 pour rabotage de nuit entre 20h et 6 h	M ²		3,40	
5	Enrobés à chaud				
5.1	BBSG 3 0/14	T		125,70	
5.2	GB3 0/14 avec 30 % agrégats d'enrobés	T		82,10	
5.3	Plus-value aux prix n°5.1 et 5.2 pour mise en œuvre d'enrobés la nuit entre 20h et 6 h	T		14,90	
5.4	Plus-value aux prix n°5.1 et 5.2 pour mise en œuvre d'enrobés en « purges » dans le cadre de travaux spécifiques de « purges » localisées	T		50,00	
				Montant de l'offre H.T.	
				T.V.A. à 20 %	
				Montant de l'offre T.T.C.	