

RAPPORT

Direction des ressources humaines
Service du développement professionnel
et des conditions de travail
Sous-direction du recrutement et de la mobilité
Bureau des recrutements par concours

25 septembre 2017

RAPPORT DU JURY

concours des officiers de port adjoints

Session 2017



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE
www.ecologique-solidaire.gouv.fr

MINISTÈRE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES
www.cohesion-territoires.gouv.fr

Rédacteurs

M. Jean-Pascal BIARD (DGITM/DST/TS)

M. David Stott (Euro transactions limited)

Référence(s)

<https://www.concours.developpement-durable.gouv.fr/>

SOMMAIRE

| | |
|--|----------|
| 1 - PRÉSENTATION GÉNÉRALE..... | 4 |
| 1.1 - Contexte de l'organisation du concours..... | 4 |
| 1.2 - Performances générales des candidats..... | 4 |
| 2 - COMMENTAIRES CONCERNANT LES EPREUVES..... | 5 |
| 2.1 - Epreuves écrites..... | 5 |
| 2.1.1 - Questions liées au navire, à la sécurité du navire et au port..... | 5 |
| 2.1.2 - Questions liées à la sûreté..... | 6 |
| 2.1.3 - Questions liées au droit maritime et portuaire..... | 6 |
| 2.1.4 - Anglais..... | 6 |
| 2.2 - Epreuves orales..... | 7 |
| 2.2.1 - Anglais..... | 7 |
| 3 - STATISTIQUES..... | 8 |

Rapport général du président du jury

Monsieur Jean Pascal BIARD, Administrateur civil hors classe

OFFICIERS DE PORT ADJOINT

SESSION 2017

1 - PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1 - Contexte de l'organisation du concours

Le concours 2017 s'est déroulé le 23 mars 2017 (épreuves écrites) et les 29 et 30 mai 2017 (épreuves orales).

Le concours était ouvert pour 5 postes selon [l'arrêté du 15 mars 2017](#).

Le jury avait été préalablement composé [selon l'arrêté du 1 février 2017](#)

La tendance à la baisse du nombre de postes ouverts au concours, régulièrement constatée au cours des dernières années, se confirme donc encore cette année.

De ce fait, la sélectivité est accrue, passant de 3 candidats à l'écrit pour 1 poste à pourvoir en 2016, à 4 candidats pour 1 poste à pourvoir en 2017.

Au terme de la délibération du jury, 5 candidats ont été déclarés admis, et une liste complémentaire de 2 noms a été établie.

Au terme de l'ensemble des épreuves, la moyenne générale du candidat le mieux classé a été d'un peu plus de 14,5/20, tandis que le dernier candidat classé sur liste complémentaire a obtenu une moyenne générale se situant juste au dessus de la barre de 10/20.

Il existe un fort déséquilibre hommes/femmes, reflétant un état de fait existant dans les professions maritimes.

1.2 - Performances générales des candidats

Le niveau des candidats admis est globalement satisfaisant, et démontre un réel effort de préparation aux épreuves du concours.

On peut toutefois regretter certaines lacunes, qui pour partie peuvent s'expliquer par la difficulté de préparer un concours technique tout en étant engagé dans la vie active, et en n'étant pas au contact du milieu portuaire.

Les mêmes remarques que pour la session 2016 peuvent être réitérées ; il doit être ainsi

rappelé aux candidats que l'épreuve écrite repose sur une analyse de cas. Cela suppose la maîtrise de connaissances théoriques, mais aussi la capacité d'analyser un ensemble de faits et de savoir leur appliquer les règles pertinentes, afin de réagir de façon appropriée, une fois en situation professionnelle. Les membres du jury ont regretté que les candidats ne prennent pas assez de temps pour lire l'énoncé des questions et les indications fournies par les annexes. Les candidats ont eu tendance à pratiquer le hors-sujet, en privilégiant la récitation de connaissances plus ou moins maîtrisées, plutôt que l'analyse et la réflexion.

Pour l'entretien avec le jury, les candidats devraient rechercher comment mieux structurer leur présentation, et réfléchir en quoi leur expérience peut les préparer au métier qu'ils envisagent d'exercer.

Il est également recommandé aux candidats de parcourir la presse spécialisée ; à part quelques exceptions, les candidats ne suivent absolument pas l'actualité maritime.

2 - COMMENTAIRES CONCERNANT LES ÉPREUVES

Les épreuves tant écrites qu'orales se sont déroulées dans des conditions d'organisation satisfaisantes.

2.1 - Épreuves écrites

Les épreuves écrites d'admissibilité sont les suivantes :

Épreuve n° 1 : analyses de cas à partir d'un dossier documentaire pouvant comporter des graphiques, des données chiffrées ainsi que des éléments de législation.

Ce dossier porte sur des problématiques liées au navire et à la sécurité du navire, au port et à la sécurité du port, au droit public et au droit maritime et portuaire, pouvant se décliner en questions destinées à mettre le candidat en situation professionnelle.

Le dossier documentaire ne peut excéder vingt pages.

En sus de la valeur des réponses qui seront apportées par les candidat(e)s, il sera également tenu compte de la manière de rédiger. (Durée : quatre heures ; coefficient 3.)

Épreuve n° 2 : une version et un thème faisant appel à des connaissances en anglais de niveau élémentaire, à caractère maritime courant.

L'usage du dictionnaire entièrement rédigé en anglais est autorisé.

(Durée : deux heures ; coefficient 1.)

2.1.1 - Questions liées au navire, à la sécurité du navire et au port

Le cas pratique nécessitait de mobiliser différents types de connaissances, permettant de vérifier que les candidats n'avaient pas fait d'impasses sur certaines thématiques essentielles à l'exercice de la profession (connaissances des types de navires, manœuvre, mise à quai, amarrage, liste de contrôle, exploitation des navires). Les questions posées n'appelaient en règle générale que des réponses courtes.

Une majorité des candidats a un problème de gestion du temps en consacrant aux questions plus de temps que nécessaire. Il serait utile que les candidats s'organisent mieux (un groupe de questions à 5 points = 1 heure à y consacrer), qu'ils prennent soin de bien lire l'énoncé des questions et de s'efforcer d'y répondre sans déborder. Par exemple, s'agissant de la question portant sur le nom de la convention internationale qui règle les

litiges liés à l'abordage, deux mots sont importants :

- « international » ce qui exclut le droit national ;
- « règle » ce qui signifie que l'abordage a déjà eu lieu, excluant donc le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.

La moitié des candidats n'a aucune idée du dimensionnement des navires, notamment des pétroliers. En revanche, une majorité de candidats avait de bonnes connaissances sur l'assèchement des pétroliers.

La moyenne des notes attribuée en stabilité est faussée par le fait que 8 candidats n'ont pas traité le sujet, et 4 n'ont répondu qu'à une question sur trois. Ainsi 12 candidats sur 20 présents à l'écrit n'ont pas répondu ou insuffisamment aux questions de stabilité.

2.1.2 - Questions liées à la sûreté

La question n°6 sur le plan de sûreté de l'installation portuaire demandait que le candidat lise un extrait du code des transports et l'utilise pour répondre. La réponse attendue devait être rapide tout en s'appuyant sur le texte fourni. De nombreux candidats n'ont pas utilisé l'annexe fournie, et ont du coup développé un argumentaire long et parfois erroné pour répondre.

Sur la sûreté, les grands principes paraissent connus, mais les candidats ont du mal à utiliser leurs connaissances pour répondre de manière structurée et concise à la question posée.

2.1.3 - Questions liées au droit maritime et portuaire

Le cas pratique reposait sur une situation de navire abandonné dans un port. Il visait principalement à tester la capacité des candidats à analyser une situation et à lui appliquer les règles pertinentes. Il ne comportait pas de difficulté particulière, dans la mesure où les candidats disposaient de documents annexés qui contenaient l'essentiel des informations nécessaires pour répondre. Il était demandé aux candidats de bien lire et de comprendre les questions, de retrouver dans la documentation fournie les informations, de les extraire et de les organiser pour élaborer une réponse construite et argumentée.

Sur le fond, les documents ont été assez généralement insuffisamment ou mal exploités par les candidats. Les réponses ont été souvent de ce fait imprécises ou « à côté ». Certaines étaient lapidaires, d'autres beaucoup trop longues et en très grande partie hors sujet. Comme pour la session de l'an passé, on note une maîtrise assez relative des notions, souvent récitées mais trahissant des connaissances pas complètement assimilées. On peut ainsi déplorer :

- des approximations sur des notions de base de l'organisation portuaire (« la collectivité agit à travers l'autorité portuaire », « l'autorité portuaire est le directeur du port »),
- des confusions sur l'organisation administrative et juridictionnelle (« l'autorité judiciaire est le tribunal administratif », « l'autorité administrative compétente pour la déchéance est le juge du tribunal de grande instance »),
- ou encore, une compréhension manifestement insuffisante des mécanismes répressifs (« Il n'y aura pas de sanction pénale mais une juridiction administrative dans la mesure où il n'y a pas encore de crime, délit ou pollution. », « La contravention de grande voirie sera déposée au civil », etc.).

Sur la forme, peu de réponses étaient correctement organisées et présentées.

2.1.4 - Anglais

Le niveau en anglais des candidats est globalement satisfaisant, et plus élevé que l'année précédente. La traduction de l'anglais vers le français était de bonne qualité, en revanche, la partie B correspondant à la traduction du français vers l'anglais a montré une plus grande disparité entre les candidats.

2.2 - Épreuves orales

Les épreuves orales d'admission sont les suivantes :

Épreuve n° 1 : un entretien avec le jury fonde sur la reconnaissance des acquis de l'expérience professionnelle (durée : trente minutes ; coefficient 3.)

Cet entretien a pour support un dossier qui consiste en une présentation détaillée de son parcours professionnel. Ce dossier n'est pas noté et sert de document d'appui pour l'épreuve orale.

Après la présentation par le candidat des différentes étapes de son parcours professionnel (durée : dix minutes maximum), l'entretien porte sur toute question permettant au jury d'apprécier l'expérience professionnelle du candidat, ses connaissances administratives éventuelles, sa personnalité et ses motivations ainsi que son aptitude à utiliser son expérience dans ses nouvelles fonctions.

Épreuve n° 2 : une conversation en anglais, limitée au plan professionnel, avec utilisation essentiellement des phrases normalisées de l'Organisation maritime internationale pour les communications maritimes, portant sur un sujet d'actualité pouvant avoir trait au domaine portuaire et maritime (durée : vingt minutes ; coefficient 1).

Épreuve n° 3 : une épreuve facultative de langue étrangère consistant en une conversation en langue courante (allemand, italien, espagnol, arabe, russe et portugais) (durée : vingt minutes ; coefficient 1).

2.2.1 - Entretien avec le jury

Cette épreuve orale consiste en un entretien avec le jury, à partir notamment des éléments figurant dans le dossier RAEP. Il est donc bon de rappeler aux candidats tout le soin qu'ils doivent apporter à la rédaction et à la présentation de ce document et, bien évidemment à l'exactitude et à la pertinence des informations qui le composent. Toute incertitude ou doute sur son contenu pénalise fortement le candidat. Certains documents présentés se sont avérés peu aisés à lire.

La première partie de l'épreuve consiste en une présentation du candidat, de son expérience professionnelle et de ses motivations pour la carrière envisagée. Cette partie est essentielle tant dans son contenu que dans la forme de la présentation (expression orale, cohérence et organisation du propos, choix des items présentés, durée...). Le candidat doit mettre en valeur chaque élément de sa présentation au regard de la fonction qu'il sera appelé à exercer. Il ne doit pas se contenter de « raconter » sa vie professionnelle antérieure, ce que beaucoup de candidats ont fait -même s'il semble y avoir eu un progrès sur ce point, par rapport aux épreuves orales de l'an passé.

La suite de l'entretien porte à la fois sur l'acquis professionnel, des questions techniques

en rapport avec le programme du concours et enfin sur la motivation des candidats. Il n'y avait aucun piège dans ces questions qui sont une simple vérification du niveau de connaissances ou de l'aisance des candidats dans les différents domaines qu'ils sont censés maîtriser ; de fait la plupart des candidats ont répondu assez aisément aux questions sur l'acquis professionnel et la motivation.

Toutefois certains d'entre eux ont été pris en défaut par rapport aux éléments figurant dans leur dossier de RAEP ce qui est difficilement rattrapable. Un candidat, par exemple, n'a pas pu répondre correctement à une question sur laquelle il indiquait avoir rédigé un mémoire universitaire. Certains candidats ont fortement mis en avant leurs compétences en matière de sûreté dans leur dossier et lors de leur présentation. Cependant leurs connaissances se limitaient à la sûreté du navire, le volet terrestre de la sûreté maritime et portuaire s'avérant en réalité très peu maîtrisé.

De même, le jury a déploré l'absence d'intérêt de certains candidats pour le milieu portuaire, les intéressés s'avérant incapables de répondre à des questions simples sur les grands ports français.

Parfois, le stress de certains candidats peut leur faire oublier l'essentiel, comme le fait qu'il faut de l'eau pour éteindre un feu dans un navire contenant des big bags d'engrais au nitrate.

Enfin, les candidats doivent garder à l'esprit que les examinateurs peuvent poser à l'oral une question similaire à celle de l'écrit, et ne pas s'en offusquer si cette hypothèse se présente.

2.2.2 - Anglais

L'oral d'anglais consistait à répondre à des questions générales liées aux expériences des candidats, à leurs motivations, aux types de navire qu'ils connaissent, et au poste qu'ils occupent. La deuxième partie était un jeu de rôle concernant le « hotwork » et l'achèvement d'une checklist de contrôle de sécurité. L'exercice a montré une vraie différence de niveau de langue entre les candidats. En général, le niveau était plus élevé que les années précédentes.

3 - STATISTIQUES

| Année | Nombre de postes | Inscrits | Présents écrits | Admissibles | Liste principale | Liste complémentaire |
|-------|------------------|----------|-----------------|-------------|------------------|----------------------|
| 2014 | 19 | 33 | 28 | 16 | 16 | 0 |
| 2015 | 13 | 28 | 23 | 13 | 13 | 0 |
| 2016 | 9 | 39 | 28 | 17 | 9 | 4 |
| 2017 | 5 | 33 | 20 | 12 | 5 | 2 |

Ministère de la Transition écologique et solidaire
Ministère de la Cohésion des territoires

Secrétariat général
92 055 La Défense cedex

Tél. 01 40 81 21 22

www.ecologique-solidaire.gouv.fr – www.cohesion-territoires.gouv.fr