

22 novembre 2016

RAPPORT DU JURY

OFFICIER DE PORT ADJOINT

Session 2016



SOMMAIRE

1 - OBSERVATIONS GENERALES.....	4
2 - LES EPREUVES ECRITES.....	4
2.1 - Épreuve 1 - Analyses de cas.....	4
2.1.1 - Partie technique.....	4
2.1.2 - Partie portuaire.....	5
2.1.3 - Partie juridique.....	5
2.2 - Épreuve 2 : Anglais.....	6
3 - LES EPREUVES ORALES.....	6
3.1 - Épreuve 1 : Entretien avec le jury.....	6
3.2 - Épreuve 2 : Anglais.....	7
4 - CONCLUSION.....	7
4.1 - Conseils aux candidats.....	7
4.2 - Statistiques.....	8

Rapport général du président du jury

Monsieur Jean-Pascal BIARD, administrateur civil hors classe

OFFICIER DE PORT ADJOINT SESSION 2016

1 - OBSERVATIONS GENERALES

Le concours 2016 s'est déroulé du 23 mars (épreuves écrites) au 31 mai 2016 (fin des épreuves orales).

Le concours était ouvert pour 9 postes, selon l'[arrêté du 19 février 2016](#).

Le jury avait été préalablement composé selon l' [arrêté du 19 janvier 2016](#).

Les statistiques (cf. 4.2) montrent une baisse du nombre de postes ouverts au concours.

Comme pour les années précédentes, les candidats sont majoritairement issus de la marine nationale.

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

Les épreuves tant écrites qu'orales se sont déroulées dans des conditions d'organisation satisfaisantes, y compris pour les entretiens oraux par visio-conférence.

Au terme de la délibération du jury, 9 candidats ont été déclarés admis, et une liste complémentaire de 4 noms a été établie.

2 - LES EPREUVES ECRITES

2.1 - Épreuve 1 - Analyses de cas

Il s'agit d'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.

2.1.1 - Partie technique

Le cas pratique comprenait des questions d'ordre général sur la sûreté ainsi que sur la stabilité des navires.

La sûreté est apparue nettement mieux maîtrisée que lors de la session précédente.

Très peu de candidats ont fini l'exercice de stabilité. Pour la plupart des candidats, les connaissances dans ce domaine sont faibles.

2.1.2 - Partie portuaire

Le cas pratique nécessitait de mobiliser différents types de connaissances, permettant de vérifier que les candidats n'avaient pas fait d'impasses sur les thématiques essentielles à l'exercice de la profession (suivi du trafic maritime, conditions d'escale, documents, marchandises dangereuses, ouvrages portuaires, chargement des vraquiers, droit des transports maritimes, services portuaires). Les questions posées n'appelaient en règle générale que des réponses courtes.

Les questions de droit maritime, de description d'ouvrage portuaire, de suivi des documents d'escale et de régulation du trafic ont été correctement traitées par une majorité de candidats.

En revanche, les calculs de marée sont approximatifs, voire incohérents. La connaissance des mesures pratiques à mettre en œuvre pour la manutention des marchandises dangereuses est largement insuffisante. Il en va de même du chargement des vraquiers.

2.1.3 - Partie juridique

Le cas pratique proposé reposait sur un dommage survenu aux installations portuaires, débouchant sur la mise en œuvre d'une procédure de grande voirie. Il visait principalement à tester la capacité des candidats à analyser une situation et à lui appliquer les règles pertinentes. Il ne présentait pas de difficulté particulière ; des connaissances de base et la lecture des éléments utiles fournis avec l'énoncé du sujet devaient permettre de traiter convenablement les questions.

A la différence de l'an passé où la partie juridique n'avait pas été traitée ou seulement de façon marginale (cf. rapport du jury 2015), la plupart des candidats a effectivement répondu aux questions.

Les résultats sur cette partie sont inégaux. Un tiers des candidats a apporté des réponses satisfaisantes. Les deux tiers restants ont répondu de façon incomplète ou partiellement erronée, et obtiennent des notes légèrement inférieures à la moyenne. Seuls 4 candidats n'ont pas traité les questions.

Toutefois, même dans les réponses correctes, on perçoit une maîtrise assez relative des notions, souvent récitées mais trahissant des connaissances pas complètement assimilées. Une grande majorité des candidats a indiqué par exemple que « l'ordre juridictionnel est le tribunal administratif ».

Certains candidats ne se sont manifestement jamais familiarisés avec les textes juridiques, comme en témoigne la réponse, faite par un candidat, selon laquelle la lettre L. précédant un numéro d'article de code, ferait référence à la « Linéa » de cet article. L'utilisation des textes fournis reste insuffisante, beaucoup de candidats estimant peut-être moins risqué de s'en tenir à la récitation de leurs connaissances. Quand elle a été tentée, cette lecture recèle parfois des surprises, comme dans cette copie où le candidat affirme que selon le code général de la propriété des personnes publiques « le port fait partie de la mer ».

2.2 - Épreuve 2 : Anglais

L'épreuve écrite d'anglais, d'une durée de deux heures, consistait en une version et un thème faisant appel à des connaissances en anglais de niveau élémentaire, à caractère maritime courant, avec la possibilité d'utiliser un dictionnaire entièrement rédigé en anglais.

Pour la version : le texte avait pour thème les questions environnementales dans les ports, notamment la gestion des déchets, le dragage, et la gestion d'éléments de dragage, la poussière, le bruit, la qualité de l'air, le soutage, les matières dangereuses, le développement des ports et le déchargement des navires.

Ce texte a été choisi car il présentait un large éventail du vocabulaire portuaire nécessaire aux fonctions de lieutenant de port.

Pour le thème : il était proposé aux candidats de traduire cinq expressions essentielles qu'un officier de port adjoint devrait savoir pour donner des instructions claires, en anglais, à l'équipage des navires afin d'assurer la sécurité des opérations.

Pour les deux exercices la plupart des candidats ont bien compris le vocabulaire et ont réussi à traduire les phrases sans erreur catastrophique. Les fautes relevaient essentiellement de l'anglais général.

3 - LES EPREUVES ORALES

3.1 - Épreuve 1 : Entretien avec le jury

L'entretien est fondé sur la reconnaissance des acquis de l'expérience professionnelle ; il consiste en une présentation par le candidat, suivie d'un échange avec le jury.

La tenue des candidats et leur comportement n'appellent pas de remarque particulière. Un candidat s'est toutefois signalé par une attitude marquant une surprenante familiarité avec le jury, et il a été tenu compte de ce manque de discernement dans la note qui lui a été attribuée.

La présentation faite par les candidats a souffert d'un manque de structuration, et s'est quasi systématiquement limitée à un résumé des affectations successives.

Les questions posées par les membres du jury ont notamment permis d'évaluer les motivations des candidats et leur capacité à se projeter dans leurs futures fonctions, compte tenu de leur expérience professionnelle. Alors même que certains candidats occupaient déjà des fonctions dans les ports maritimes, et que beaucoup d'entre eux faisaient état de visites de capitaineries et/ou de contacts avec des capitaines ou lieutenants de ports, le métier d'officier de port adjoint, la notion de fonctionnaire de l'État, voire parfois l'activité portuaire, ont semblé assez largement méconnus.

L'organisation portuaire, comme celle de la police portuaire -certes assez complexe- a donné le plus souvent lieu à une récitation de notions abstraites (« AI3P », « AP »...) sans que le candidat soit en mesure de démontrer, par des exemples concrets, l'appropriation de celles-ci.

Les membres du jury ont également cherché à mesurer l'ouverture d'esprit des candidats, avec des questions d'ordre général ou d'actualité, en lien avec leur parcours professionnel et les emplois occupés. Le constat a été fait que les candidats tendent à répondre parfois trop rapidement sans réfléchir suffisamment et structurer leur propos, le jury n'attendant pas nécessairement une « réponse toute faite ». En revanche, quelques très bons candidats se sont montrés parfaitement à l'aise dans cet exercice de prise de recul.

3.2 - Épreuve 2 : Anglais

L'épreuve, d'une durée de vingt minutes, consistait en une conversation en anglais, limitée au plan professionnel, en utilisant 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.

L'épreuve a été organisée de la manière suivante :

Le candidat se présentait et donnait ses motivations pour le métier d'officier de port adjoint. Il devait ensuite faire une présentation succincte de son parcours professionnel et répondre à des questions concernant les navires et les manœuvres (non militaires).

L'épreuve s'est terminée par une mise en situation, le candidat devant s'imaginer officier de port adjoint sur un bateau confronté à une demande d'autorisation de travail à chaud dans un espace de chargement à bord d'un navire-citerne.

La plupart des candidats ont bien ou très bien compris et exécuté l'exercice.

4 - CONCLUSION

Le niveau général des candidats était bon et en progrès par rapport aux années précédentes.

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.

4.1 - Conseils aux candidats

Pour les sessions ultérieures, l'attention des candidats devrait être appelée sur le fait 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. Tous 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 à leur expérience afin de déterminer dans quelle mesure elle peut les préparer au métier qu'ils envisagent d'exercer.

Enfin, l'univers de la marine marchande reste parfois méconnu ; la lecture de la presse spécialisée (ex. *Le Marin*) permettrait aux candidats de se familiariser avec les grandes thématiques d'actualité.

4.2 - Statistiques

Année	Nombre de postes	Inscrits	Présents écrits	Admissibles	Liste principale	Liste complémentaire
2013	21	36	27	20	15	0
2014	19	33	28	16	16	0
2015	13	28	23	13	13	0
2016	9	39	28	17	9	4

A la différence de l'an passé, le ratio nombre de candidats/nombre de postes ouverts a permis à l'épreuve orale de jouer un certain rôle de sélection. Le taux de réussite est d'environ 1 candidat admis pour 3 candidats présents à l'écrit.

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer
Ministère du Logement et de l'Habitat durable

Secrétariat général
92 055 La Défense cedex

Tél. 01 40 81 21 22

www.developpement-durable.gouv.fr – www.logement.gouv.fr