



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Concours d'officier de port adjoint

SESSION 2010

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU JURY extrait

Jean-François JOUFFRAY

Tour Pascal B 92055 La Défense Cedex
Tél. : 01 40 81 21 22 – www.developpement-durable.gouv.fr

Le concours d'officiers de port adjoint a été organisé en application des dispositions statutaires fixées par le décret n° 70-832 du 3 septembre 1970 relatif au statut particulier du corps des officiers de port adjoint et l'arrêté du 26 septembre 1995 fixant l'organisation, la nature et le programme du concours pour le recrutement des officiers de port adjoint.

Le concours d'officier de port adjoint a été ouvert par arrêté du 18 janvier 2010

Le jury était composé de Mesdames Claire MERLIN-MERRIEN, directrice ces affaires juridiques du Grand Port maritime de Marseille, Florence PEROUAS, commandant du port de Cherbourg, de Messieurs Henri FOLLIN, commandant du Grand Port Maritime de Bordeaux, David STOTT, expert maritime, membres, Jean-François JOUFFRAY, directeur adjoint des affaires maritimes, président.

I.- Conditions de travail du jury

Le bureau du recrutement et des concours a, comme les années précédentes, facilité, de manière efficace et appréciée, toutes les phases de travail, réunions de préparation, d'admissibilité, épreuves orales et séances délibératives finales pour l'admission.

Le jury se retrouvait dans une composition stabilisée par rapport à l'année précédente où il avait été renouvelé à hauteur de 3/5èmes. Seul l'examineur d'anglais était nouveau cette année (M. STOTT).

Un travail en commun approfondi, lors des réunions de préparation ou par échanges de mails, a permis un travail en bonne harmonie et l'esprit ouvert et constructif des différents membres du jury a facilité un ajustement très rapide des méthodes de travail et d'évaluation des candidats ainsi que des constats communs à l'issue des épreuves.

La répartition des matières entre les membres du jury était la suivante :

Mme MERLIN-MERRIEN : droit public et droit appliqué au milieu maritime et portuaire ;

Mme PEROUAS : navire et sécurité du navire ;

M. FOLLIN : port et sécurité dans le port ;

M. STOTT : anglais.

II.- Évaluation des candidats

A/ Aspects quantitatifs

35 candidats présents, pour 18 postes ouverts et 47 inscrits, ont concouru aux épreuves écrites d'admissibilité. 3 ont été éliminés d'emblée du fait d'une note éliminatoire en anglais, inférieure à 5 sur 20. 6 autres n'ont pas été admissibles du fait d'une moyenne générale inférieure à 8,60/20.

Sur ces 35, seuls 16 ont obtenu un note égale ou supérieure à la moyenne pour l'épreuve de droit public (note la plus basse 3, meilleure note 15,25 ; médiane et moyenne 9,38), 16 aussi pour l'épreuve relative au port et à la sécurité dans le port (note la plus basse 2,75, meilleure note 15,5 ; médiane 10, moyenne 10,01). Les performances ont été un peu meilleures en anglais : 23 candidats ont obtenus une note égale ou supérieure à la moyenne (note la plus basse 1, meilleure note 16,5 ; médiane 10,63, moyenne 10,74) ainsi que pour l'épreuve relative au navire et à la sécurité du navire (note la plus basse 3,75, meilleure note 18,75 ; médiane 12,88, moyenne 12,07).

Encore faut-il noter que, parmi les 26 candidats admissibles, 11 n'ont pas obtenu la moyenne en droit, 9 à l'épreuve « port et sécurité du port », 4 à l'épreuve « navire et sécurité du navire » ainsi qu'en anglais.

Aux épreuves orales, sur les 26 candidats qui se sont présentés, 20 ont obtenu une note supérieure à la moyenne à l'épreuve de conversation avec le jury, 23 à l'épreuve d'anglais.

Au total, in fine, le 18ème candidat admis, dans la limite des postes ouverts, a disposé d'une moyenne de 11,38/20, tandis que trois ont été inscrits sur la liste complémentaire avec une moyenne supérieure à 10,50.

B/ Aspects qualitatifs

Aux épreuves d'admissibilité, la présentation, la rédaction et l'orthographe ont laissé parfois à désirer ; le vocabulaire s'avère bien limité et pauvre dans certains cas... Si des progrès sont cependant constatés par rapport aux années passées, on peut néanmoins s'interroger, à nouveau, sur la qualité des documents, notamment des procès verbaux, que produiront certains des nouveaux fonctionnaires.

D'une manière générale, nombre de candidats ont fait preuve de problèmes de compréhension des sujets, alors même que l'excellence de certains autres montrait qu'il n'y avait pas de réelle difficulté ; il faut sans doute voir là la conséquence de lacunes dans la préparation et de connaissances elles-mêmes mal comprises et mal assimilées. Ces dernières sont souvent livrées en vrac, sans réel effort de structuration ou de réflexion.

Il s'y ajoute toujours, en droit, des manques importants sur des points parfois fondamentaux du métier comme les polices ou la contravention de grande voirie ou les procédures élémentaires ; chez certains, les connaissances de base restent nettement insuffisantes, ce qui est préoccupant compte tenu des missions confiées ensuite aux officiers de port adjoints. L'oral a permis de parfois confirmer de telles carences auprès de candidats qui ne semblaient jamais avoir eu connaissance, par exemple, de la contravention de grande voirie, des limites administratives d'un port ou de la réforme des ports, ce qui est un comble, dans ce dernier cas, pour qui suit un tant soit peu l'actualité sans même lire la presse spécialisée !

S'agissant du thème « port et sécurité dans le port », les candidats n'ont pas toujours fait montre d'une préparation suffisante à des questions un peu techniques, notamment en ce qui concerne les marchandises dangereuses.

Globalement, il faut néanmoins souligner que les épreuves écrites et orales ont à nouveau mis en évidence, pour un nombre appréciable de candidats, une absence ou une insuffisance patentes de préparation, pour acquérir soit un minimum de méthode en vue des épreuves écrites, soit un socle suffisant de connaissances, l'ensemble pouvant recouvrir un manque de motivation perceptible à l'oral.

L'épreuve de conversation avec le jury a confirmé, lacune précédemment constatée, que des candidats avaient toujours du mal à intégrer la dimension juridique du métier : la lecture du code des ports a pu paraître superflue à certains, tandis que d'autres considèrent la connaissance de la réglementation comme une formalité pour le concours, sans lien ultérieur avec l'exercice du métier.

La dimension « marine marchande », si elle n'est pas toujours bien perçue par nombre de candidats, issus pour la quasi totalité d'entre eux du vivier « marine nationale », commence cependant à être mieux appréhendée, grâce notamment à la lecture de la presse maritime spécialisée, recommandée avec persévérance par le jury année après année ; il en va de même pour ce qui touche les relations avec les professions portuaires et avec les autres acteurs administratifs, y compris les Affaires maritimes.

La perception du métier élude souvent la dimension commerciale et service des ports, et se réduit souvent à la mise en œuvre de l'arsenal réglementation/contrôles/sanctions, voire au simple placement des navires.

Enfin, et sans manifester pourtant d'exigences excessives, le jury s'est étonné du laisser-aller de la tenue de certains candidats. Sans qu'il soit utile de faire d'autres commentaires, il est quand même permis de s'interroger sur le comportement ultérieur, en situation professionnelle, de ces agents, pour autant d'ailleurs qu'ils aient été reçus.

Partant de ces constats, et compte tenu du déficit qualitatif des deux recrutements, le jury ne peut que réitérer un certain nombre de propositions qui lui paraissent de nature à améliorer une situation dommageable au bon fonctionnement des capitaineries des ports, à court comme à plus long terme.

(...)