



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

Concours interne et externe d'officier de port

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

Les concours interne et externe pour le recrutement d'officiers de port ont été organisés en application des dispositions statutaires fixées par le décret n° 2001-188 du 26 février 2001 relatif au statut particulier du corps des officiers de port et de l'arrêté du 26 septembre 1995 fixant l'organisation, la nature et le programme du concours pour le recrutement des officiers de port.

Le concours interne et externe d'officiers de port a été ouvert par arrêté du 5 février 2010 modifié.

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 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.

(...)

II.- Évaluation des candidats

A/ Aspects quantitatifs

8 candidats ont concouru à l'écrit, 2 pour le concours externe (3 postes ouverts et 7 inscrits) et 6 pour l'interne (2 postes et 6 inscrits).

Les 2 candidats au concours externe ont été déclarés admissibles, avec des moyennes respectives de 16,44 et de 11,75. L'un des candidats n'a pas cependant obtenu la moyenne à l'épreuve « port et sécurité du port ».

Les épreuves écrites, pour le concours interne, ont abouti à des résultats contrastés. Deux candidats sur six ont été éliminés du fait d'une moyenne générale trop faible, inférieure à 9/20. En droit, 4 candidats ont obtenu une note supérieure à la moyenne (meilleure note 17, note la plus basse 7,5), tout comme à l'épreuve relative au navire et à la sécurité du navire (meilleure note 17,5, note la plus basse 3,75), 3 seulement à celle relative au port et à la sécurité dans le port (meilleure note 16,5, note la plus basse 6) ; tous ont eu la moyenne en anglais (meilleure note 17,25, moins bonne 11). Pour les 4 candidats déclarés admissibles, les notes moyennes se sont étagées de 12,88 à 16,19.

A l'oral, les prestations des candidats au concours externe, pour l'épreuve de conversation avec le jury, ont été très divergentes (notes obtenues : respectivement 18 et 4) tandis que les deux obtenaient la moyenne en anglais ; un seul a pu être admis, la moyenne générale du second étant inférieure à 10/20.

Pour le concours interne, les 4 candidats admissibles ont obtenu une note supérieure à la moyenne tant à l'épreuve de conversation avec le jury (note allant de 11 à 16,25) qu'à celle d'anglais (de 10 à 18). 2 candidats ont été admis sur la liste principale, le dernier d'entre eux ayant obtenu une moyenne générale de 13,89/20. Deux autres ont été inscrits sur la liste complémentaire, le second ayant obtenu une moyenne générale de 12,73/20.

B/ Aspects qualitatifs

A l'écrit, mis à part deux candidats du concours interne qui manifestement n'étaient pas préparés, voire pas au niveau, le niveau en droit a été relativement convenable, donc en progrès par rapport aux années passées où le jury avait constaté un niveau médiocre de connaissances en dehors des textes maritimes ou portuaires. Pour les épreuves techniques, des disparités ont été notées entre deux groupes, un groupe d'excellence où les candidats ayant véritablement la connaissance des sujets proposés ont présenté leur travail avec des qualités appréciées de concision d'écriture et d'argumentaire, un groupe médiocre où l'on retrouve une approche incomplète des sujets, des réponses parfois confuses et une présentation générale négligée.

En anglais, le niveau global à l'écrit a été satisfaisant, tout comme à l'oral.

L'épreuve de conversation avec le jury, sauf pour un candidat, a permis aux candidats de faire preuve de leur culture maritime, d'une vraie motivation et de bonnes qualités de présentation orale.

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.

(...)